Juristische Wochenschrift

Herausgegeben vom Deutschen Anwaltverein.

Schriftleiter:

Justizrat **Dr. Dr. Julius Magnus**, Berlin, Rechtsanwalt **Dr. Heinrich Dittenberger**, Leipzig
unter Mitwirkung von Rechtsanwalt **Dr. Dr. Max Hachenburg**, Mannheim.

Verlag: **W. Moeser Buchhandlung**, Inh.: Oscar Brandstetter, **Leipzig C 1**, Dresdner Straße 11/13.
Fernsprecher Sammel-Nr. 72566 / Drahtanschrift: Imprimatur / Postscheckkonto Leipzig Nr. 63673.

Die JW. erscheint wöchentlich. Bezugspreis monatlich M. 4.50; Einzelhefte kosten den halben Monatsbetrag. Für Studenten, Referendare und Assessoren im Vorbereitungsdienst ist ein Vorzugspreis von monatlich M. 3.— festgesetzt; Auskunft hierüber erteilt der Verlag. — Der Bezug erfolgt am zweckmäßigsten durch die Post, doch nehmen auch die Buchhandlungen und der Verlag Bestellungen an. Beschwerden über mangelhafte Zustellung sind bei Postbezug ausschließlich bei der Post anzubringen.

Anzeigen die 6gespaltene Millimeterhöhe 21 Pf., für den Stellenmarkt 15 Pf., 1/1 Seite M. 300.—, 1/2 Seite M. 155.—, 1/4 Seite M. 80.—. Der Anzeigenraum wird in der Höhe von Trennungsstrich zu Trennungsstrich gerechnet. Bei Zifferanzeigen kommen noch 60 Pf. Gebühren hinzu. Zahlungen ausnahmslos auf Postscheckkonto W. Moeser Buchhandlung, Leipzig 63673, erbeten.

Für den Deutschen Anwaltverein sind Zuschriften nach Leipzig C 1, Nikischplatz 3, Zahlungen auf Postscheckkonto Leipzig 10102 zu richten.
Alle Sendungen für die Schriftleitung der JW. werden nach Berlin W 62, Maaßenstr. 27 erbeten.

Devisenbewirtschaftung V.

(Verordnung über die Devisenbewirtschaftung und Durchführungsverordnung vom 23. Mai 1932; Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung vom 23. Juni 1932.)

Von Regierungsrat Dr. Hartenstein, Berlin.

Seit dem Aufsatz Devisenbewirtschaftung IV in JW. 1932, 315 sind auf dem Gebiete der Devisenbewirtschaftung folgende neuen Vorschriften ergangen:

DurchfVO. X v. 18. Febr. 1932 (RGBl. I, 79);
DurchfVO. XI v. 14. April 1932 (RGBl. I, 178);
DurchfVO. XII v. 20. Mai 1932 (RGBl. I, 230);
VO. des RPräs. über die DevBew. v. 15. April 1932 (RGBl. I, 177);
schließlich für das Sondergebiet des deutsch-ungarischen Clearing-Verkehrs die VO. über Zahlungen aus dem deutsch-ungarischen Warenverkehr v. 18. April 1932 (RGBl. I, 178) (vgl. hierzu Flad: JW. 1932, 1628).

Durch Bek. v. 23. Mai 1932 (RGBl. I, 231) wurde sodann das ganze Devisenrecht in einer VO. über die Devisenbewirtschaftung (DevVO.) und einer Durchführungsverordnung (DurchfVO.) zusammengefaßt. Unter dem 23. Juli 1932 sind schließlich auch die Richtlinien für die DevBew. (Ri.) in neuer Fassung veröffentlicht worden (DRAnz. Nr. 147 und RGBl. I, 317 ff.). Offenbar hielten die amtlichen Stellen einen gewissen — wenn auch bei der sich stets wandelnden Natur des behandelten Gegenstandes wohl nur vorübergehenden — Abschluß in der gesetzlichen Erfassung der währungspolitisch bedeutsamen Zahlungsvorgänge für erreicht und haben daher den Zeitpunkt für gegeben erachtet, wieder etwas Ordnung und Übersicht in das Gewirr der Vorschriften zu bringen, das für den nicht regelmäßig damit Befaßten allmählich fast undurchdringlich geworden war.

I. Die Neufassung der DevVO. stützt sich auf die Ermächtigung in Art. II der VO. des RPräs. v. 15. April 1932. Sie faßt sämtliche VO. und DurchfVO. auf dem Gebiete der Devisenbewirtschaftung — mit Ausnahme der oben erwähnten VO. über den deutsch-ungarischen Warenverkehr und der VO. v. 26. Jan. 1932 über die Bildung eines Ausschusses für Auslandsschulden (RGBl. I, 35); vgl. § 21 DurchfVO. — zusammen. Auch die bisher in den Durchf.VO behandelten Gegenstände wurden, mit Ausnahme der Bestimmungen über die Ablieferungspflicht und die Exportvalutaerklärung, in die HauptVO. aufgenommen, Dieses durch die Fassung der gesetzlichen Ermächtigung ausreichend gestützte, auf den ersten Blick etwas ungewöhnliche Verfahren findet seine Rechtfertigung in der besonderen Natur der zwölf DurchfVO., die fast sämtlich keine eigentlichen Durchführungsvorschriften, sondern materielle Erweiterungen der VO. vom 1. Aug. 1931 enthielten (vgl. JW. 1931, 3593 zu I). Ohne diese Ineinanderarbeitung der VO. und DurchfVO. hätte der Zweck der Neuredaktion, eine klare Gliederung des gesamten Gegenstandes, nicht erreicht werden können. Die alten Vorschriften sind nicht ausdrücklich aufgehoben; sie gelten, wie dies dem Wesen einer Neuredaktion entspricht, in der neuen Form weiter. Die neue DevVO. enthält daher keine sachlich neuen Vorschriften gegenüber dem bei ihrer Bekanntmachung bestehenden Rechtszustand. Sie könnte auf Grund der bloßen Neufassungsermächtigung solche auch nicht enthalten. Was an sachlichen Änderungen im Zusammenhang mit der Neufassung erforderlich schien, ist in DurchfVO. XII aufgenommen worden. Tatbestände, die sich vor dem 26. Mai 1932 abgespielt haben, sind auch weiterhin nach den Rechtsgrundlagen zu beurteilen, die damals vorlagen.

Die Zusammenfassung in einer VO. hat eine nicht unwesentliche Kürzung des gesamten Gesetzgebungswerkes möglich gemacht. Die Vorschriften sind jetzt systematischer als bisher gegliedert: §§ 3—20 enthalten die Tatbestände der verbotenen, d. h. nur mit Genehmigung zulässigen Handlungen. An die von der Ausländereigenschaft der Beteiligten unabhängigen Vorschriften über Devisen, devisengleiche Wertpapiere, Gold und Termingeschäfte (§§ 3—11) schließen, eingeleitet durch das auf Reichsmark und Fremdwährungswerte gemeinsam bezügliche Versendungsverbot des § 12, die Vorschriften über den Reichsmarkzahlungsverkehr und den Wertpapierverkehr mit Ausländern (§§ 13—16) sowie über die gesperrten Ausländerforderungen (§§ 17—20) an.

Die neuen Ri., die bisher nur durch eine Bekanntmachung im DRAnz. veröffentlicht waren, sind diesmal in die Form einer VO. gebracht und auch im RGBl. veröffentlicht. Das wird nicht nur ihrer praktischen Bedeutung, insbesondere auch für die Gerichte, sondern auch ihrer rechtlichen Natur als einer Vereinigung von Rechtsverordnung und Verwaltungsverordnung besser gerecht (vgl. JW. 1932, 3593 zu I und das Urteil des KG. unten S. 2043). Die Ri. sind aus rund 100 Ziffern in der Fassung vom Dezember 1931 auf etwa 140 Ziffern angeschwollen, ein Zeichen dafür, wie weit-

reichend und tiefgreifend allmählich die Auswirkungen dieser Gesetzgebung sind.

II. Die Devisengesetzgebung hatte den Reichsmarkzahlungsverkehr, soweit es sich nicht um alte Forderungen (§ 6 Nr. 3 DevVO. v. 1. Aug. 1931) und um Zahlungen nach dem Ausland (§ 6 Nr. 2, § 7 DevVO. v. 1. Aug. 1931) oder auf ein Bankkonto eines Ausländers handelte (§ 2 DurchfVO. I), zunächst nicht beschränkt. Durch die Schwankung und Entwertung zahlreicher fremder Währungen und durch weitgehende Zahlungshemmungen in einer Reihe valutaschwacher Länder hat jedoch die Reichsmarkfakturierung im Warenverkehr und der Versuch, internationale Zahlungsverpflichtungen unter Ausschaltung der Zahlung von und nach dem Ausland zwischen Inländern rechnungsmäßig auszugleichen, zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die Gesetzgebung ist diesen Vorgängen nur zögernd gefolgt; wohl nicht aus mangelnder Erkenntnis der Bedeutung dieser Geschäfte für die Zahlungsbilanz und damit unmittelbar für die Währungslage, sondern aus berechtigter Scheu vor einschneidenden Verbotsvorschriften für Zahlungsvorgänge, die sich zwischen Inländern in inländischer Währung abspielen, und bei denen die Grenze zwischen Verbotenem und Erlaubtem nicht mehr durch objektive Merkmale (Devisenzahlung; Ausländer als Zahlungsempfänger), sondern nur noch durch den Rechtsgrund des Geschäfts (Zahlung für Rechnung oder zugunsten eines Ausländers) bestimmt wird. Verhältnismäßig spät erst ist daher durch § 3 DurchfVO. X und § 3 DurchfVO. XII (jetzt § 13 Abs. 2, § 14 Abs. 1) auch die Barzahlung in Reichsmark an Inländer zugunsten eines Ausländers und die Verfügung über eine Reichsmarkforderung zugunsten eines Ausländers von der Genehmigung der DevBewSt. abhängig gemacht worden. Der Begriff der Leistung oder Verfügung zugunsten einer Person bedeutet nach dem Sprachgebrauch des bürgerlichen Rechts, daß der materiell Begünstigte bei einem Rechtsgeschäft nicht der unmittelbare Empfänger der Zahlung oder Gläubiger der Forderung ist, über die verfügt wird, sondern eine dritte Person. Eine Zahlung (die VO. sagt: Aushändigung von Zahlungsmitteln) zugunsten eines Ausländers liegt daher sowohl dann vor, wenn der Zahlende durch die Zahlung eine Schuld gegenüber dem Ausländer tilgt, indem er eine Schuld des Ausländers bei dem Zahlungsempfänger zum Erlöschen bringt (Zahlung an den Gläubiger des Ausländers) oder eine Forderung des Ausländers an den Empfänger zur Entstehung bringt (Zahlung an den Vertreter, Agenten oder die Bank des Ausländers), als auch dann, wenn der Zahlende dadurch eine eigene Forderung gegenüber dem Ausländer begründet (Krediteinräumung). Bei der Verfügung über eine Forderung zugunsten eines Ausländers kann es sich um Forderungen handeln, bei denen beide Parteien Inländer sind oder bei denen der Gläubiger oder der Schuldner Ausländer ist. Infolge von §§ 12, 13 Abs. 2, 14 bedarf jetzt jede Form der Befriedigung einer „neuen“ Ausländerforderung der Genehmigung. Die in JW. 1932, 319 zu IV 4, 5 behandelte Rechtslage im Zivilprozeß (Klageabweisung bei nicht nachgewiesener Genehmigung) gilt also nun in jedem Falle, in dem ein Ausländer klagt (vgl. hierzu auch I c in dem nachfolgenden Aufsatz von Müller). — Danach bedürfen folgende auf Reichsmarkgrundlage sich vollziehenden Vorgänge der Genehmigung:

1. Alle Zahlungen an inländische Vertreter des Ausländers, sowohl an den Inkasso-Agenten des ausländischen Exporteurs wie an den Hausverwalter des ausländischen Grundstückseigentümers, an den Anwalt, der die Forderung eines ausländischen Hypothekengläubigers einziehen will oder an den inländischen Treuhänder eines Ausländers. Ebenso jede Zahlung, die der Agent, Vertreter, Hausverwalter, RA., Treuhänder aus den empfangenen Beträgen oder vorschußweise aus eigenen Mitteln für Rechnung seines Vollmachtgebers, Geschäftsherrn, Treugebers usw. leistet. Im Warenverkehr sind durch die Erstreckung der allgemeinen Genehmigung des Importeurs auf die Zahlungen an inländische Inkasso-Bevollmächtigte oder Vertreter (III 3 Abs. 1 Satz 2 Ri.) und durch die allgemeine Weiterleitungsgenehmigung des Agenten (III 11 Ri.), im Kapitalverkehr durch Sammelgenehmigungen des Schuldners für Zinszahlungen (III 26 Ri.) und durch die allgemeine Weiterleitungsgenehmigung des Hausverwalters (III 27 Abs. 4 Ri.) die erforderlichen Erleichterungen geschaffen.

2. Alle Zahlungen im Verrechnungsverkehr (Clearing, Ausgleichsverkehr). Dies gilt sowohl für das eigentliche Clearing, bei dem in jedem der beteiligten Länder an eine Verrechnungsstelle gezahlt wird, wie für den unmittelbaren Ausgleich zweier Schuldverhältnisse zwischen verschiedenen Personen. Zahlt der ausländische Schuldner eines deutschen Exporteurs (unmittelbar oder durch Vermittlung einer Zahlstelle) in seiner heimischen Währung an einen in seinem Lande befindlichen Gläubiger eines deutschen Importeurs und zahlt andererseits der deutsche Importeur in Reichsmark (unmittelbar oder durch Vermittlung einer Zahlstelle) an einen deutschen Exporteur, so liegt darin sowohl eine genehmigungsbedürftige Verfügung des deutschen Exporteurs über seine Forderung zugunsten eines Ausländers wie eine genehmigungsbedürftige Zahlung des Importeurs an einen Inländer zugunsten eines Ausländers (seines Lieferanten). Soweit die Forderungen auf fremde Währung lauten, waren derartige Geschäfte auch früher schon nach § 4 DevVO. genehmigungsbedürftig. Wegen der örtlichen Zuständigkeit für solche Verrechnungen vgl. I 12 Abs. 3 Ri.

3. Die Aufrechnung zweier Reichsmarkforderungen, deren eine Partei Ausländer ist. Sie stellt eine Verfügung nach § 13 Abs. 2 DevVO. dar. Der inländische Gläubiger verfügt, indem er die Aufrechnung erklärt, zugunsten des ausländischen Gläubigers der Gegenforderung. Diese Tatsache ist von besonderer Bedeutung für den Kontokorrentverkehr. Die Gutschrift in laufender Rechnung stellt zwar als nur buchmäßige Anerkennung einer bereits bestehenden Forderung noch keine Verfügung über diese dar, wohl aber die Saldierung am Ende der Abrechnungsperiode. Eine Verfügung zugunsten eines Ausländers dürfte auch vorliegen, wenn im Auftrag des Ausländers von dessen Konto ein Betrag dem Konto eines anderen Inländers gutgebracht wird.

4. Die Einrichtung des freien Ausländerkontos bei inländischen Kreditinstituten ist durch diese Vorschriften nicht eingeschränkt worden. II 35 Ri. gestattet der Bank unter Befreiung von der Genehmigung nach § 13 Abs. 2 und § 14 Abs. 1, im Auftrag des Kontoinhabers Zahlungen an Inländer oder Ausländer (auch an den Kontoinhaber selbst) im Inland aus dem Konto zu leisten. Eine Einschränkung ergibt sich allerdings aus § 17 DevVO., wonach aus dem Ausland eingesandte Reichsmarknoten und im Inland eingereichte Zahlungsmittel einem Ausländer nur mit Genehmigung gutgebracht werden dürfen.

III. Der Grundsatz der Stillhaltung aller nicht von dem Stillhalteabkommen erfaßten, vor den Bankfeiertagen nach Deutschland gegebenen Kredite und in Deutschland angelegten Vermögenswerte (vgl. JW. 1932, 317 zu III 6) ist weiter ausgestaltet worden. Insbes. hat die bereits im Nov. 1931 eingeführte Festhaltung des Erlöses aus Effektenverkäufen von Ausländern (§ 1 DurchfVO. VII) nach verschiedenen Richtungen eine wesentliche Erweiterung erfahren.

1. Die Verfügungsbeschränkung der Ausländer gilt nach § 19 außer bei den Forderungen, die aus Wertpapierverkäufen oder aus der Einlösung rückzahlbar gewordener Wertpapiere entstanden sind, auch für Forderungen aus der Veräußerung von inländischen Vermögensanlagen und Erbschaftsgegenständen (§ 1 DurchfVO. X). Für den Begriff der Vermögensanlage wird § 63 AufwG. und die dazu ergangene Rechtsprechung kaum herangezogen werden können (a. M. Caro: DNotV. 1932, 213). Dort ist die Frage, ob ein Gegenstand als Vermögensanlage gelten soll oder nicht, lediglich nach dem Gesichtspunkt seiner Aufwertbarkeit oder Nichtaufwertbarkeit entschieden. Außerdem handelt es sich dort nur um Ansprüche, die eine Geldzahlung zum Gegenstand haben (§ 1 AufwG.), während in § 19 die Vermögensanlage gerade den Gegensatz zu Forderungsrechten bildet, für welche die Verfügungsbeschränkung bereits durch § 6 Nr. 3 VO. v. 1. Aug. 1931 (jetzt § 13 Abs. 3) galt (vgl. JW. 1932, 318 zu III 6). Neben Grundstücken kommen hier in erster Linie Beteiligungen an inländischen Gesellschaften

des Handelsrechts (OHG., KommGes., GmbH.) in Frage. Beteiligungen in Wertpapierform (Aktien) fallen zwar auch unter § 18, werden aber richtiger nach den Grundsätzen des § 19 zu behandeln sein, wenn es sich wirtschaftlich überwiegend um die gesellschaftsrechtliche Herrschaftsausübung an einem bestimmten Unternehmen und nicht um den spekulativen Besitz von zufällig rentierlichen Wertpapieren handelt. Bei Erbschaften tritt die Verfügungsbeschränkung (außer für den Anfall von Bargeld; § 19 Abs. 2) erst durch die Versilberung des Nachlasses ein.

2. Für den Effektenverkehr war es notwendig, eine Reihe von Lücken zu schließen. Das ausdrückliche Verbot der Inzahlungnahme von Wertpapieren durch § 19 Abs. 2 (§ 6 DurchfVO. XII) beseitigt die Umgehungsmöglichkeit, die sich daraus ergab, daß erst die durch die Veräußerung entstehende Geldforderung der Verfügungsbeschränkung unterliegt. Eine solche Forderung kommt nicht zur Entstehung, wenn die Veräußerung zum Zwecke der Tilgung einer gegen den Veräußerer bereits bestehenden Forderung erfolgt. Das Verbot bezieht sich sowohl auf die Inzahlungnahme von Wertpapieren auf eine Kaufpreisforderung — ein neuerdings im Exportgeschäft häufiges Ansinnen der ausländischen Abnehmer — wie auf die Inzahlungnahme von Wertpapieren als Darlehens-Valuta. Dabei wird, dem Sinne der Vorschrift entsprechend, eine „Inzahlungnahme“ stets dann vorliegen, wenn überhaupt ein Geldbetrag als Rechnungseinheit bei dem Geschäft zugrunde gelegt war, auch wenn von vornherein „Zahlung“ in Wertpapieren vereinbart war.

3. Die Verfügungsbeschränkung der Ausländer hinsichtlich der Effektenerlöse ist längere Zeit in großem Ausmaße dadurch umgangen worden, daß Wertpapiere von Ausländern durch inländische Strohmänner im Tafelgeschäft als Inländerbesitz verkauft wurden und der auf diese Weise der Sperrung entzogene Erlös in Noten über die Grenze geschmuggelt oder für Rechnung des Ausländers zur Zahlung im Inland verwendet und so unmittelbar ins Ausland transferiert wurde. Die erheblichen Unterschiede zwischen den ausländischen und inländischen Effektenkursen boten hohe Gewinnchancen und regten das gewerbsmäßige internationale Schiebertum zu starker Tätigkeit auf diesem Gebiete an. Diesen Machenschaften sucht die auf § 31 DevVO. (Art. II der VO. des RPräs. vom 15. April 1932) beruhende weitgehende Kontrolle des gesamten — auch des rein inländischen — Tafelgeschäfts in der Form einer Anzeige für jede Wertpapieranlieferung an einen gewerbsmäßigen Effektenhändler (nicht mehr auch der Auslieferung durch einen solchen; II 74 Abs. 1 Ri.) zu begegnen. Für die Stücke, die für Ausländer in inländischen Depots liegen, bedarf die Auslieferung nach § 16 DevVO. (§ 1 DurchfVO. XI) der Genehmigung. Dagegen hat man sich aus verständlichen Rücksichten auf die international geltenden Grundsätze des Effektengeschäfts bisher nicht entschließen können, für die Versendung von Ausländerdepots nach dem Ausland die Genehmigung grundsätzlich zu versagen. Eine solche Genehmigung wird bei Nachweis des materiellen Eigentums des Ausländers auch weiterhin erteilt (II 27 Ri.); doch hindert die vorgeschriebene Befristung der Genehmigung in Verbindung mit der Auflage der Einreichung eines Nummernverzeichnisses (II 26) die alsbaldige Wiederveräußerung der versandten Stücke und beseitigt damit die Chance sicherer Kursgewinne für die internationalen Spekulanten.

4. § 20 DevVO. (§ 1 DurchfVO. X) gibt den Entscheidungen der DevBewSt., in denen eine Zahlung auf Sperrkonto genehmigt wird, den gleichen Charakter einer unmittelbar dinglich wirkenden Verfügungsbeschränkung und den gleichen Strafschutz, wie den kraft Gesetzes bestehenden Sperrkonten. Die Vorschrift bestimmt gleichzeitig den Begriff des Sperrkontos rein formal als eine Forderung, über die nur mit Genehmigung der DevBewSt. verfügt werden kann. Die gemeinsamen materiellen Grundsätze für die Behandlung der Sperrkonten ergeben sich aus den Ri. (vgl. unten 6). Die DevVO. kennt — von den von Amts wegen zu leistenden Zahlungen der Gerichte und Gerichtsvollzieher (II 73 Ri.) abgesehen — keine „gewillkürten“, d. h. nur durch privatrechtliche Bindung des Gläubigers oder Schuldners entstandenen Sperrkonten, sondern nur durch Gesetz (§§ 3, 13 Abs. 3, 17—19) oder durch Verwaltungsakt (Entscheidung der DevBewSt.; § 20) entstandene Sperrkonten.

5. Die Rückzahlung von alten Krediten zur freien Verfügung des Gläubigers ist völlig unterbunden (vgl. I 7 Ri.). Der Unterschied zwischen kurz- und langfristigen Krediten, der früher eine Rolle spielte, ist in Übereinstimmung mit dem Deutschen Kreditabkommen von 1932 (vgl. Stulz: JW. 1932, 441) beseitigt worden. Während die früheren Ri. für kurzfristige Kredite eine Rückzahlung auf Sperrkonto überhaupt nicht kannten, bei langfristigen Krediten dagegen in der Regel in voller Höhe zuließen, ist jetzt in enger Anlehnung an die Klausel 10 des Kreditabkommens für sämtliche, diesem Abkommen nicht unterliegende Kredite eine ratenweise Rückzahlung auf Sperrkonto zugelassen, die dem ausländischen Gläubiger die allmähliche Umlegung des Kredits auf einen anderen Schuldner ermöglichen soll. Die Prozentsätze — 15% jedes halbe Jahr, bei Krediten an Banken und auf alten Bankguthaben 25% (I 8 Abs. 2; I 10 Abs. 2 Ri.) — sind dem Kreditabkommen entnommen. Nur wenn der Schuldner ausdrücklich einer höheren Zahlung zustimmt, kann über diese Sätze hinausgegangen werden. Wenn die Devisenbewirtschaftung auf diese Weise von dem unmittelbaren Währungsschutz zu einem gewissen Liquiditätsschutz übergegangen ist, so war dafür nicht nur die Erwägung maßgebend, daß ein solcher Schutz mittelbar auch der Erhaltung der Währung dient, indem er einen Zusammenbruch inländischer Unternehmen durch rigoroses Vorgehen ihrer Gläubiger und damit eine weitere Verschärfung der Krise verhütet, sondern wohl in erster Linie die Rücksicht auf den das Kreditabkommen und das Abkommen für Deutsche öffentliche Schuldner beherrschenden Grundsatz der unterschiedslosen Behandlung der Stillhalte- und Nichtstillhaltegläubiger. Eine weitergehende Befriedigung oder Sicherung seiner Forderungen als sie die Stillhaltegläubiger nach diesen Abkommen verlangen dürfen, soll auch kein anderer ausländischer Gläubiger erhalten. Daß derartige Gesichtspunkte auch für die Durchführung der Devisenbewirtschaftung auf Grund der Ermächtigungen der §§ 35 und 42 maßgebend sein dürfen (vgl. Bernard: JW. 1931, 2277), hat kürzlich auch das KG. in der unten S. 2043 abgedruckten Entscheidung anerkannt. Eine Rückzahlung auf Sperrkonto darf nur in Reichsmark erfolgen. Sie hat in jedem Falle zur Voraussetzung, daß der Gläubiger bereit ist, die Zahlung an Erfüllungsstatt anzunehmen. Dies gilt auch bei bisherigen Währungskrediten. Es gilt im übrigen allgemein bei Zahlungen auf ein Sperrkonto (vgl. III 23 Abs. 1 a Ri.).

6. Die durch Kreditrückzahlung oder in anderer Weise entstandenen Sperrguthaben dürfen grundsätzlich nur zu langfristiger Kapitalanlage im Inland Verwendung finden (vgl. I 9; II 51 Abs. 1, 57 Abs. 1 Ri.). Die Art dieser Anlage und die Bedingungen und Sicherungen, unter denen sie zu erfolgen hat, sind in I 9 Ri. eingehend geregelt. Eine etwas freiere Stellung besteht für die Sperrkonten, die aus Forderungen der in §§ 17, 18 DevVO. genannten Art entstanden sind. Für diese ist die Anschaffung inländischer Wertpapiere stets wieder ohne besondere Genehmigung zulässig (§ 18 Abs. 1 Satz 2 DevVO.; II 51 Abs. 3 Ri.). Zur Warenzahlung im Inland dürfen nur alte Guthaben bei Banken in beschränktem Umfange Verwendung finden (I 10 Abs. 1 b Ri.). Dagegen ist es, außer bei Effektensperrguthaben, dem Kontoinhaber unter besonderen Voraussetzungen gestattet, aus seinem Guthaben die Kosten einer Reise nach Deutschland zu bezahlen (I 10 Abs. 1 c; II 51 Abs. 2, 57 Abs. 2).

IV. Die Vorschriften über die Freigrenze haben eine mehrfache Beschränkung erfahren. Allerdings ist der seit Anfang Oktober 1931 gültige monatliche Höchstbetrag von 200 RM unverändert geblieben; aber es ist eine Einengung der im Rahmen dieses Betrages zulässigen Handlungen nach verschiedenen Richtungen erfolgt mit dem Ziele, Mißbräuche auszuschließen und die Freigrenze mehr auf ihren eigentlichen Zweck, die Entlastung des Publikums und der DevBewSt. in Bagatellsachen, zurückzuführen.

1. Die Freigrenze gilt nicht mehr für die Verfügung über Altguthaben, alte Kredite und Sperrguthaben (mit Ausnahme der durch Einzahlungen von Ausländern auf Ausländerkonten — § 17 DevVO. — entstan-

denen); vgl. § 21 Abs. 1, wo §§ 18 bis 20 nicht genannt sind; § 21 Abs. 2b (§ 2 DurchfVO. XI). Es soll nicht mehr möglich sein, durch allmonatliche Abziehung von 200 *RM* derartige Guthaben allmählich aufzulösen.

2. Die Freigrenze gilt ferner nicht für die Leistung von Versicherungsprämien in fremder Währung aus Verträgen, die nach dem 19. Febr. 1932 abgeschlossen worden sind. Für Versicherungsleistungen hatten schon die Ri. vom Dez. 1931 und haben in verstärktem Maße die neuen Ri. (II 24) den DevBewSt. die Versagung der Genehmigung in Fällen vorgeschrieben, in denen der Verdacht einer Kapitalfluchtsabsicht besteht oder eine Fremdwährungsversicherung angesichts der Devisenlage nicht gerechtfertigt werden kann (vgl. JW. 1932, 322 zu IX). Aber die monatliche Inanspruchnahme der Freigrenze hätte immer noch die Bedienung einer Versicherung mit einer Jahresprämie im Gegenwert von 2400 *RM* gestattet, ohne daß die DevBewSt. die Möglichkeit einer Prüfung der sachlichen Rechtfertigung des Abschlusses hatten.

3. Nach einer Bek. der Reichsbank v. 31. März 1932 (DRAnz. 76) ist im Rahmen der Freigrenze der Erwerb ausländischer Noten nur noch zulässig für eine eigene Reise des Paßinhabers und bei entsprechender schriftlicher Erklärung des Erwerbers. Dadurch soll nicht nur das Hamstern von ausländischen Noten, sondern auch die Finanzierung von Auslandsreisen mit Hilfe guter Freunde unterbunden werden, die auf ihren Paß Devisen erwerben und dem Reisenden ins Ausland nachschicken. Die Versendung von Reichsmarknoten unterliegt diesen Beschränkungen nicht. Doch ist deren Verwertbarkeit im Ausland infolge von § 17 DevO. beschränkt (vgl. aber II 50 Ri.). Auch die Zahlungen durch Postanweisung nach dem Ausland werden durch die Bek. der Reichsbank nicht eingeschränkt.

4. Für den Reiseverkehr haben die Grundsätze über die Freigrenze eine besondere Bedeutung gewonnen, da seit Anfang Mai dieses Jahres Genehmigungen für diesen Zweck nur noch bei Vorliegen dringender persönlicher Gründe erteilt werden, wobei für Reisen aus gesundheitlichen Gründen die Vorlage eines amtsärztlichen Zeugnisses verlangt wird. Jede Person ohne Rücksicht auf ihr Alter kann in jedem Kalendermonat bis zu 200 *RM* für eine Reise verwenden. Eintragung im Reisepaß (§ 21 Abs. 3 DevVO.) ist dabei nur erforderlich, wenn ausländische Zahlungsmittel für die Reise erworben werden sollen. Für den Erwerb von Noten gilt in diesem Falle das zu 3. Ausgeführte. Die reinen Fahrtkosten brauchen auf die Freigrenze oder einen etwa genehmigten Betrag nicht angerechnet zu werden. Dagegen sind Hotelgutscheine, Reiseschecks, Akkreditive und ähnliche Anweisungen auf im Ausland zu zahlende Beträge oder zu erbringende Leistungen, wenn sie im Inland gegen Reichsmark erworben werden, auf die Freigrenze anzurechnen. Das Ansammeln von Guthaben im Ausland für eine in Aussicht genommene Reise ist unzulässig. Werden mehrere Monate hindurch Beträge im Rahmen der Freigrenze bei einer ausländischen Bank zu diesem Zweck eingezahlt, so entsteht ein anbietungsbedürftiges Guthaben in fremder Wirkung (§ 1 Abs. 3 DurchfVO.). Auch wenn die Entstehung einer Forderung in ausländischer Währung vermieden wird oder die Beträge unmittelbar an das Hotel eingezahlt werden, bedeutet die spätere Verwendung dieses Guthabens zur Bezahlung der Hotelkosten, gegebenenfalls im Wege der Aufrechnung, eine nach § 13 Abs. 2 genehmigungsbedürftige Handlung, soweit dabei die Freigrenze des betr. Monats überschritten wird. — Für Reisen nach Österreich besteht auf Grund eines besonderen Vertrages der beiden Staaten die Möglichkeit, aus deutschen, in Österreich eingefrorenen Guthaben neben der Freigrenze einen Schillingbetrag in Gegenwart von 500 *RM* genehmigungsfrei zu erwerben.

5. Die Freigrenze gilt nicht für Personen, die in dem betr. Kalendermonat bereits eine genehmigungsbedürftige Handlung vorgenommen haben (II 59 Ri.). Andererseits setzen die DevBewSt. nicht bei jedem Antrag erst 200 *RM* bei der Genehmigung ab. Maßgebend ist für beide Grundsätze wohl die Erfahrung, daß das Publikum, soweit die Freigrenze überhaupt eine Rolle spielt, erst dann zur DevBewSt. zu kommen pflegt, wenn es diese bereits ausgenützt hat. Nur für den Reiseverkehr können neben dem genehmigten Betrag stets auch noch weitere 200 *RM* in Anspruch genommen werden (III 25 Abs. 2 Ri.).

6. Von erheblich praktischer Bedeutung für alle prozessualen Verfahren ist die Anweisung in II 66 Ri., wonach die DevBewSt. auch dann eine Genehmigung erteilen können, wenn damit zu rechnen ist, daß die Leistung im Rahmen der Freigrenze erfolgen könnte (vgl. dazu den nachfolgenden Aufsatz von Müller unter I e).

V. Von den weiteren neuen Vorschriften sind noch die folgenden von rechtlichem Interesse:

1. Die Streitfrage, ob eine nachträgliche Genehmigung rückwirkend ein verbotenes Geschäft heilt (vgl. einerseits Szkolny: JW. 1932, 323; LG. I Berlin: JW. 1932, 1027; LG. I Berlin: Ztschr. DNotV. 1932, 244; andererseits Caro: Ztschr. DNotV. 1932, 216 ff.; Hartenstein: JW. 1932, 985; Thiele-Elsholz, Die devisenrechtlichen Bestimmungen über Ausländerforderungen und das Kreditverbot gegen Ausländer, Berlin 1932, S. 22 ff.; KG.: JW. 1932, 1980; LG. I Berlin, Beschl. v. 27. April 1932 unten S. 2048 — letztere Entscheidung für die Zwangsvollstreckung) ist durch § 29 Satz 2 (§ 1 DurchfVO. XII) im Sinn der Heilung entschieden, und zwar mit Geltung vom 4. Aug. 1931. Nur für rechtskräftige Entscheidungen ist in § 22 DurchfVO. (§ 12 DurchfVO. XII) ein ausdrücklicher Vorbehalt gemacht, dessen Fassung („bleiben unberührt") allerdings nicht ganz glücklich ist: „berührt" können rechtskräftige Entscheidungen durch eine nachträgliche rückwirkende Änderung ihrer Rechtsgrundlagen nicht werden. Für die Nichtigkeits- oder Restitutionsklage ist in diesem Falle kein Raum (vgl. §§ 597, 580 ZPO.). Gemeint ist offenbar nur, daß, wenn das Gericht in seiner Entscheidung eine nachträglich erteilte Genehmigung als unbeachtlich behandelt hatte, die unterlegene Partei nicht durch eine neu herbeigeführte Genehmigung des alten Geschäfts die Voraussetzungen für eine neue erfolgreiche Klage sollte schaffen können. Dagegen bezieht sich die Vorschrift nicht auf den Fall, daß wegen abgelehnter oder bis zum Schluß der mündlichen Verhandlung nicht nachgewiesener Genehmigung eine Klage abgewiesen war; in diesen Fällen ist die Entscheidung nicht „im Widerspruch zu § 29 Abs. 2" ergangen. Die praktische Bedeutung des § 22 DurchfVO. dürfte also recht gering sein. — Ein Schutz der in der Zeit vor der Genehmigung von dritter Seite getroffenen Verfügungen ist nicht ausdrücklich ausgesprochen. Doch liegt es nahe, den Rechtsgedanken des § 184 Abs. 2 BGB. hier entsprechend zur Anwendung zu bringen (so Szkolny: JW. 1932, 1956).

2. Über Form und Inhalt der devisenrechtlichen Genehmigung und die sich nach der Auffassung des RWiMin. als Richtliniengeber aus der Ablehnung oder dem fehlenden Nachweis der Genehmigung im Prozeß ergebenden Rechtsfolgen sprechen sich die Ri. (II 67 bis 70) jetzt ausdrücklich aus (vgl. zu dieser Frage den Teil I des nachfolgenden Aufsatzes von Müller).

3. Die zeitliche Gültigkeit der Genehmigung wird durch I 4 Ri. im Zweifel auf einen Monat beschränkt. Entfällt der Verwendungszweck, für den die Genehmigung erteilt war, so wird diese mit Wirkung ex nunc unwirksam. § 1 DurchfVO. (§ 5 DurchfVO. XII) zieht hieraus die rechtlichen Folgerungen für die Anbietungspflicht.

4. Den Gerichten und Gerichtsvollziehern wird gestattet, Zahlungen von Amts wegen, die sie z. B. im Konkursverfahren, auf Grund des Teilungsplans der Zwangsversteigerung (§ 117 ZwVerstG.) oder als Anteil eines beteiligten Gläubigers bei der Versteigerung beweglicher Sachen (§ 827 ZPO.) zugunsten von Ausländern zu entrichten haben, die keine Genehmigung zur Entgegennahme der Zahlung nachweisen können, ohne vorherige Entscheidung der DevBewSt. (die an sich nach § 13 Abs. 2, 3, § 14 Abs. 1 erforderlich wäre) an eine Devisenbank auf Sperrkonto unter gleichzeitiger Anzeige an die zuständige DevBewSt. zu leisten. Die DevBewSt. wird dann auf Antrag des Ausländers zu entscheiden haben, ob der gutgebrachte Betrag freigegeben oder nur nach den Grundsätzen eines Sperrguthabens verwendet werden kann.

5. II 3 Ri. stellt klar, was bisher in der Praxis meist schon ebenso entschieden wurde, daß Hypotheken-, Grund- und Rentenschuldbriefe keine Wertpapiere i. S. der DevVO. sind, deren Wertpapierbegriff, wie sich aus einer Reihe von Vorschriften ergibt, offenbar nur die vertretbaren (§ 1 DepotG.), für den Börsenhandel geeigneten Effekten umfaßt.

6. Wegen der für das Grundbuchrecht bedeutsamen Vorschriften der Ri. wird auf Teil II des nachfolgenden Aufsatzes von Müller verwiesen.

7. Für die Praxis wichtig ist schließlich die Gleichstellung des Blanko-Akzepts mit dem Wechsel durch II 2 Ri. Dafür, daß in dieser Vorschrift keine unzulässige Erweiterung der gesetzlichen Verbote liegt, spricht nicht nur der offensichtliche Sinn und Zweck der DevVO. (die Versendung eines Blanko-Akzeptes in das Ausland bedeutet genau so wie die Versendung eines auf den Akzeptanten gezogenen Wechsels die Übertragung einer Forderung auf das Ausland), sondern auch die Tatsache, daß § 2 WechselsteuerG. v. 12. Juli 1930 diese Gleichstellung ebenfalls vollzogen hat.

Die Wirkung der devisenrechtlichen Vorschriften auf den Zivilprozeß und das Grundbuchrecht.

Von Gerichtsassessor Dr. Carl Hermann Müller, Berlin.

I. Zivilprozeß.

a) Die Klageerhebung ist keine genehmigungsbedürftige Handlung. Die neuen Ri.[1]) enthalten in II, 69 einen ausdrücklichen Hinweis, der offenbar an die vielfach mit Nichtjuristen besetzten Devisenstellen gerichtet ist, darauf, daß prozessuale Handlungen als solche keiner Genehmigung bedürfen. Hiermit wird nicht eine Ausnahmebestimmung getroffen, sondern nur der bestehende Rechtszustand klargestellt. Lediglich Geldleistungen an Ausländer oder zugunsten von Ausländern (§ 14 DevVO.), Verfügungen über Forderungen ((§§ 4, 13 Nr. 2 und 3, 17—20 DevVO.), der Erwerb von ausländischen Zahlungsmitteln (§ 4 DevVO.), der entgeltliche Erwerb von bestimmten Wertpapieren (§§ 5, 6 DevVO.), gewisse zum Teil tatsächliche Dispositionen über Wertpapiere (§§ 15, 16), die Kreditgewährung an Ausländer (§ 13 Nr. 1 DevVO.), sowie die Versendung von Zahlungsmitteln, Wertpapieren und Gold ins Ausland oder Saargebiet (§ 12 DevVO.) sind der Genehmigung unterworfen. Danach könnte eine Genehmigungsbedürftigkeit für prozessuale Handlungen nur in Frage kommen, wenn sie Verfügungen i. S. von §§ 13 Nr. 2 und 3, 17—20 DevVO. wären. Daß dies mit der herrschenden Anschauung zu verneinen ist, hat Hartenstein: JW. 1931, 318 Ziff. IV unter Hinweis auf die maßgebende Literatur bereits ausgeführt (ebenso Caro: DNotV. 1931, 708).

b) Die materiell-rechtliche Wirkung der devisenrechtlichen Vorschriften auf den Klageanspruch ist demnach ausschlaggebend. Die DevVO. macht die unter a) genannten Rechtshandlungen genehmigungsbedürftig. Sie bestimmt, daß diese Handlungen nur mit Genehmigung vorgenommen werden dürfen und stellt die Vornahme ohne Genehmigung in § 36 DevVO. unter überaus schwere Strafen. Danach sind die genehmigungsbedürftigen Leistungen, Verfügungen usw. gesetzlich verbotene strafbare Handlungen. Nur durch den öffentlich-rechtlichen Verwaltungsakt der von der Devisenstelle erteilten Genehmigung wird die verbotene Handlung wieder zur erlaubten. Solange die Genehmigung nicht erteilt ist oder wenn sie versagt ist, muß die Handlung demnach als verboten angesehen werden. Leistungen, die ein Gesetz verbietet, sind infolge dieses Verbotsgesetzes rechtlich unmöglich. Dies ist in Rechtslehre und Rechtsprechung allgemein anerkannt (vgl. Staudinger, 9. Aufl. 1930 I 1aß zu § 275 BGB.; RGRKomm. Anm. 2 zu § 275 und die dort gen. Entsch.). Ist die mit der Klage begehrte Leistung rechtlich unmöglich, so muß die Klage abgewiesen werden.

Der Anspruch des Kl. ist mit der Klageabweisung nicht etwa vernichtet. Da das gesetzliche Leistungsverbot vorübergehender Natur ist, besteht nur eine zeitweise Unmöglichkeit der Leistung. Das klagabweisende Urteil weist den Anspruch nicht als schlechthin, sondern nur als zur Zeit unbegründet ab. Die Verpflichtung des Schuldners lebt bei Erteilung der Genehmigung oder bei Außerkrafttreten der Verbotsvorschriften wieder auf (vgl. Staudinger, Anm. II 3 zu § 275 BGB.).

Es kann nicht darauf ankommen, ob die Unmöglichkeit vom Bekl. ausdrücklich geltend gemacht wird. Die Leistungspflicht des Schuldners ist für die Dauer der Unmöglichkeit ipso jure aufgehoben (RGRKomm. Anm. 1 zu § 275). Die Berufung auf die Unmöglichkeit stellt keine Einrede i. S. des BGB. dar. Das Gericht hat die Unmöglichkeit der Leistung infolge des Verbotsgesetzes, sobald sie sich, was in der Regel der Fall sein wird, aus dem Vortrag der Parteien ergibt, von Amts wegen zu beachten. Zu einer rechtlich unmöglichen Leistung, die zudem eine strafbare Handlung darstellt, kann nicht verurteilt werden (vgl. Staudinger a. a. O. Anm. II 1, III 2 und 3 und die zahlreichen dort zitierten Entsch.).

Auch das KG. (13 U 428/32: JW. 1932, 2043) hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß eine Verurteilung mangels Genehmigung nicht erfolgen kann. Es glaubt allerdings, das Vorliegen einer Unmöglichkeit der Leistung unter Hinweis darauf verneinen zu müssen, daß nach § 4 der 1. DurchfVO. (jetzt § 29) die Nichtigkeit eines gegen die Verbote der DevVO. verstoßenden Rechtsgeschäfts gegenüber Ausländern, die die Nichtigkeit nicht kannten, nicht geltend gemacht werden kann. In § 29 Satz 3 ist zwingenden volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung getragen worden, da eine allzu rigorose Anwendung der Nichtigkeitsvorschrift gegenüber dem Ausland zu ernsten Störungen des Geschäftsverkehrs hätte führen müssen. Aus § 29 folgt lediglich, daß z. B. bei einer ohne Genehmigung erfolgten Übertragung von ausländischen Wertpapieren oder bei einer ohne Genehmigung vorgenommenen Zahlung an einen gutgläubigen Ausländer diesem gegenüber die zivilrechtlichen Folgen der kraft Gesetzes vorhandenen Nichtigkeit nicht geltend gemacht werden können. Dagegen kann ein Ausländer nicht etwa eine nicht genehmigte Leistung mit der Begründung erfolgreich im Klagewege geltend machen, daß ihm gegenüber das Verbot der Leistung nicht wirksam eingewendet werden könne. Die von dem Inländer vorgenommene Handlung ist ohne Rücksicht auf § 29 DevVO. verboten und strafbar. Es kann deshalb die rechtliche Unmöglichkeit der Leistung des Inländers nicht deshalb verneint werden, weil dem Ausländer, wenn die Leistung verbotswidrig erbracht wäre, die zivilrechtlichen Wirkungen der Nichtigkeit nicht entgegengehalten werden konnten. Der Inländer kann die Leistung ohne Genehmigung nur vornehmen, indem er sich strafbar macht. Dem KG. kann darin, daß mit Rücksicht auf § 29 DevVO. eine Unmöglichkeit für den Schuldner nicht vorliege, daher ebensowenig beigepflichtet werden, wie in der weiter ausgesprochenen, allerdings offengelassenen Ansicht, daß eine zivilrechtliche Wirkung der devisenrechtlichen Vorschriften dahin anzuerkennen sei, daß eine Veränderung der Fälligkeit eintrete. Ob im wirtschaftlichen Endergebnis etwas derartiges vorliegt, kann dahingestellt bleiben. Die Erklärung eines Moratoriums ist nicht erfolgt, und die DevVO. hat in ihrer juristischen Konstruktion den Gedanken einer gesetzlichen Stundung sorgfältig vermieden.

c) Daß die Absicht des Gesetzgebers der hier vertretenen Anschauung entspricht, läßt insbes. § 23 DevVO. (bisher § 8 der 7. DurchfVO.) erkennen. Mangels Genehmigung müßte jede Klage eines Ausländers gegen einen Inländer, der in irgendeiner Form auf Zahlung in Reichsmark (§§ 12, 14 DevVO.) oder Fremdwährung (§ 4 DevVO.) an den Aus-

[1]) Vgl. über Rechtsnatur der Richtlinien insbes. Bernard, Devisenbewirtschaftung II: JW. 1931, 2421; Hartenstein, Devisenbewirtschaftung III: JW. 1931, 3593; Caro, Devisenbewirtschaftung und Notare: DNotV. 1931, 571.

länder oder zu seinen Gunsten an einen Inländer (z. B. den Inkassobevollmächtigten oder den Gläubiger des Ausländers) gerichtet ist, im ersten Termin abgewiesen werden; ferner jede Klage auf Abnahme bzw. Bezahlung der in §§ 5—9 bezeichneten Wertpapiere oder auf Vornahme von nach §§ 13 Abs. 2 u. 3, 17—20 DevVO. genehmigungsbedürftigen Verfügungen (z. B. Abtretung, Verpfändung), schließlich jede Klage zwischen Inländern, die auf eine Leistung von ausländischen Zahlungsmitteln (§ 4 DevVO.), von Wertpapieren der in §§ 5—9 gen. Art oder von Gold (§ 10 DevVO.) gerichtet ist. Beides kann vielfach zusammentreffen, z. B. wenn auf Rückzahlung eines vor dem 16. Juli 1931 gegebenen Darlehns geklagt wird, da die Leistung hier zugleich Tilgung und damit genehmigungsbedürftige Verfügung über eine alte Forderung darstellt.

In § 23 DevVO. sieht das Gesetz deshalb, um unbillige Härten zu vermeiden, auf Antrag einer Partei eine Aussetzungsmöglichkeit bis zur Entscheidung der Devisenstelle vor. Der Gesetzgeber wollte dadurch offenbar für den Ausländer, dem bei Klageerhebung die Notwendigkeit der Genehmigung zur materiell erfolgreichen Durchführung des Rechtsstreits nicht bekannt war, Gelegenheit geben, die Entscheidung der Devisenstelle einzuholen, bevor eine Sachentscheidung des Gerichts ergeht. Die Vorschrift wäre sinnlos, wenn sie nicht auf den oben ausgeführten Gedankengängen beruhte, wonach mangels Genehmigung der Klageanspruch abgewiesen werden muß (ebenso KG. a. a. O.).

d) Der Nachweis der Genehmigung ist im Prozeß auch dann erforderlich, wenn das Vorliegen der Genehmigung unbestritten behauptet wird. Die Frage, ob eine offensichtlich gesetzlich verbotene Leistung zu einer erlaubten geworden ist, unterliegt nicht der Parteivereinbarung. Der Verwaltungsakt, der die Handlung erlaubt, muß deshalb dem Gericht nachgewiesen werden.

e) Die Zulässigkeit der Leistung wird dem Gericht auch dann nachzuweisen sein, wenn die Klagesumme innerhalb der Freigrenze (§ 21 DevVO.) liegt und diese für den Klageanspruch überhaupt gilt (die Freigrenze gilt nicht mehr für Verfügungen über alte Forderungen i. S. von § 13 Abs. 3, also Kredite und Bankguthaben, und für die in §§ 17—20 DevVO. bezeichneten Forderungen). Das Gericht kann nicht beurteilen, ob der Bekl. die Freigrenze für den betreffenden Monat noch nicht in Anspruch genommen hat oder nehmen wird, zumal im Zeitpunkt der Klageerhebung gar nicht vorauszusehen ist, wann — notfalls im Wege der Zwangsvollstreckung — die Befriedigung des Kl. tatsächlich erfolgen wird. Der Nachweis der Zulässigkeit der Leistung kann deshalb praktisch nur durch Vorlegung eines Genehmigungsbescheids geführt werden. In Ri. II, 66 ist offenbar aus dieser Erwägung heraus den Devisenstellen die Anweisung gegeben worden, Genehmigungen zu Rechtshandlungen auch dann zu erteilen, wenn damit gerechnet werden muß, daß sie im Rahmen der Freigrenze erfolgen könnten, sofern ein Interesse an einer Klärung ihrer Zulässigkeit besteht, insbes., wenn ein Anspruch im Wege der Klage verfolgt werden soll.

f) Daß für die erfolgreiche Durchführung einer Feststellungsklage eine Genehmigung nicht erforderlich ist, hat bereits Hartenstein: JW. 1931, 318 dargelegt (vgl. jetzt noch Ri. II, 69 Abs. 3).

g) Versäumnisurteil auf Leistung gegen den Bekl. kann nicht ergehen, wenn aus dem Klagevorbringen ersichtlich ist, daß der Kl. i. S. der DevVO. Ausländer ist und die begehrte Leistung demzufolge ohne Genehmigung verboten ist. Das Gericht hat auch hier das Vorliegen der rechtshindernden Tatsache des Verbotsgesetzes von Amts wegen zu berücksichtigen (vgl. Stein-Jonas III 3 zu § 331). Da der Parteiwille außerstande ist, die gesetzlich verbotene Handlung zu einer erlaubten zu machen, wird deshalb auch hier die Behauptung, die Genehmigung sei erteilt, dem Gericht nicht genügen können (vgl. oben d). Wo eine wirkliche Prüfung von Amts wegen erforderlich ist, muß das Gericht jedenfalls von der Wahrheit der Behauptung überzeugt sein, im Falle des Zweifels wird Beweisaufnahme, hier also Urkundenbeweis, notwendig sein (vgl. Stein-Jonas vor § 128 III 4).

h) Ebensowenig wird, ohne daß die Erteilung der Genehmigung nachgewiesen ist, Anerkenntnisurteil erlassen werden können. Nach § 307 ZPO. ist das gerichtliche Anerkenntnis eine Prozeßhandlung, welche zur Folge hat, daß auf Antrag des Gegners dem Anerkenntnis gemäß zu verurteilen ist, ohne daß die materielle Berechtigung des anerkannten Anspruches nachzuprüfen ist. Dies gilt aber nur insoweit, als die Frage der Rechtswirksamkeit des Anspruchs der Parteiverfügung unterliegt. Der Erlaß eines Anerkenntnisurteils muß daher dann abgelehnt werden, wenn der Bekl. durch das Urteil zu einer gesetzlich verbotenen Handlung verurteilt würde. Das RG. hat dies in einem Falle, in dem die mit der Klage begehrte Leistung durch die BundRVO. über den Verk. mit landw. Grundst. v. 15. März 1918 unter Strafe gestellt war, ausdrücklich ausgesprochen (JW. 1926, 2740; ferner Stein-Jonas, Anm. III zu § 307).

In dem Urteil des RG. kommt der allgemeine prozeßrechtliche Gedanke zum Ausdruck, daß kein Urteil erlassen werden kann, welches einer zwingenden Rechtsnorm zuwiderläuft, etwa in der Art, daß die Leistung, zu der verurteilt wird, nur im Wege einer strafbaren Handlung bewirkt werden könnte. Dieser allgemeine Rechtsgedanke hat in der ZPO. auch im § 328 einen indirekten, aber unmißverständlichen Ausdruck gefunden. Muß einem ausländischen Urteil die Anerkennung versagt werden, wenn es gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstoßen würde, so vermag erst recht ein deutsches Gericht kein Urteil zu erlassen, bei dem dies der Fall wäre.

i) Aus entsprechenden Gründen muß der Erlaß eines Zahlungs- bzw. eines Vollstreckungsbefehls abgelehnt werden, wenn der Rechtspfleger aus dem Gesuch ersieht, daß der Anspruch, der die Zahlung einer bestimmten Geldsumme oder die Leistung von Wertpapieren zum Gegenstande hat, von einem Ausländer oder für einen solchen von einem Inländer geltend gemacht wird. Liegt diese Voraussetzung, die in der Regel ohne weiteres aus dem in § 690 ZPO. vorgeschriebenen Inhalt des Gesuchs zu entnehmen ist, vor, so wird der Rechtspfleger einen Zahlungsbefehl nur erlassen können, wenn ihm die Genehmigung der Devisenstelle vorgelegt und damit die Gewißheit verschafft wird, daß die den Gegenstand des Zahlungsbefehls bildende Leistung nicht verboten ist. Andernfalls muß nach § 691 ZPO. das Gesuch zurückgewiesen werden, weil der Anspruch zur Zeit wegen der rechtlichen Unmöglichkeit der Leistung für den Schuldner (s. oben b) nicht begründet ist.

k) Die Bestimmung der Ri. II 71 a, wonach die Erteilung der Vollstreckungsklausel einer Genehmigung nicht bedarf, dürfte nur die Rechtslage klarstellen. Der die Vollstreckungsklausel erteilende Urkundsbeamte hat keine materiellrechtliche Nachprüfung des Urteils vorzunehmen, sondern lediglich zu prüfen, ob die formalen Voraussetzungen der Zwangsvollstreckung vorliegen. Auf der anderen Seite ist die Erteilung der Vollstreckungsklausel kein Akt der Zwangsvollstreckung, sondern schafft lediglich eine Voraussetzung dazu.

Praktische Bedeutung wird die Frage nur für Urteile haben, die vor Erlaß der DevVO. ergangen sind und ferner für vollstreckbare Urkunden. Die Erteilung der Vollstreckungsklausel kann jedoch auch in diesen Fällen nicht mehr zu einer Zwangsvollstreckung führen, da die Erteilung der zur Leistung erforderlichen Genehmigung durch § 25 DevVO. zu einer selbständigen Voraussetzung für die Zulässigkeit der Zwangsvollstreckung gemacht worden ist (die Fragen der Zwangsvollstreckung werden in einem besonderen Aufsatz behandelt).

1. Die einem Schuldner auf seinen Antrag oder den des Gläubigers (§ 22 DevVO.) erteilte Genehmigung wird vielfach dahin lauten, daß nur die Zahlung auf ein Sperrkonto (Ri. I 8) des Gläubigers, bei einer inländischen Bank genehmigt wird. Die Erteilung dieser Genehmigung hat zur verwaltungsmäßigen Voraussetzung (Ri. I 8), daß der ausländische Gläubiger die verbindliche Erklärung abgegeben hat, diese Art der Zahlung an Erfüllungsstatt annehmen zu wollen. Wird auf Leistung in der genehmigten Art geklagt, so wird die Leistung nicht nur kraft Genehmigung als erlaubt und möglich zu behandeln, sondern im Regelfalle auch kraft Parteivereinbarung, mindestens aber nach Treu und Glauben als in dieser Art geschuldet anzusehen sein. Der Gläubiger verlangt nicht eine andere als die ursprünglich geschuldete Leistung, sondern nur eine geringere Leistung.

II. Grundbuchrecht.

Bei der Fülle der grundbuchrechtlichen Fragen sollen nur die leitenden Gedanken und die für die Praxis wichtigsten Fälle herausgehoben werden.

a) Verfügungen über das Eigentumsrecht am Grundstück selbst werden von den devisenrechtlichen Vorschriften nicht getroffen. Das Grundstück des inländischen Eigentümers kann an einen Ausländer verkauft und veräußert werden, ohne daß hierzu eine Genehmigung notwendig wäre. Ebenso kann ein Ausländer ohne Genehmigung sein inländisches Grundstück verkaufen und veräußern. Die Zahlung des Kaufpreises an ihn ist allerdings in jeder Form genehmigungsbedürftig. Dieser Zahlungsvorgang liegt aber vollkommen abseits der grundbuchrechtlichen Vorgänge. Der Grundbuchrichter hat somit bei Auflassungen, bei denen Ausländer als Partei beteiligt sind, devisenrechtliche Gesichtspunkte nicht zu beachten.

b) Von Bedeutung für das Grundbuchrecht wird die DevVO. erst, soweit es sich um Hypotheken, Grund- und Rentenschulden handelt, die einem Ausländer zustehen. Nach § 13 Abs. 3 ist jede Verfügung über einem Ausländer vor dem 16. Juli 1931 zustehende Forderungen genehmigungsbedürftig. Dasselbe gilt für Forderungen einer Person, die erst nach diesem Zeitpunkte Ausländer geworden ist. Ferner sind Verfügungen über solche Forderungen genehmigungsbedürftig, bei deren Begründung sich die Devisenstelle eine solche Genehmigung vorbehalten hat (§ 20). Dieser Vorbehalt wird insbes. bei allen Krediteinräumungen, also auch Hypothekenbegebungen gemacht, die ein Ausländer mit Mitteln seines Altguthabens (Ri. I, 10) oder Sperrkontos (Ri. I, 8) nach Maßgabe von Ri. I, 9 vornimmt.

Den alten (§ 13 Abs. 3) und den gesperrten (§ 20) Forderungen entsprechen Althypotheken und Sperrhypotheken, über die nur mit Genehmigung der Devisenstelle verfügt werden darf. Daß die Bestimmungen von §§ 13 Abs. 3, 20 DevVO. auch für Hypotheken, Grund- und Rentenschulden gelten, ergibt sich daraus, daß auf Grund dieser dinglichen Rechte der Anspruch auf Zahlung einer Geldsumme aus dem Grundstück besteht. Jede Zahlung, die zur Ablösung der dinglichen Rechte vorgenommen würde, wäre genehmigungsbedürftig. Es wäre daher eine kaum dem formalen Wortlaut der Bestimmungen entsprechende, jedenfalls aber sinnwidrige Auslegung, wollte man die Verfügung über die genannten dinglichen Rechte nicht für genehmigungsbedürftig halten. In Ri. II 32 sind deshalb Alt- und Sperrhypotheken, -grund- und -rentenschulden ausdrücklich den Forderungen gleichgestellt. Hierin ist somit nicht eine in den Ri. unzulässige Erweiterung der DevVO., sondern lediglich eine zutreffende Klarstellung des Sinnes der gesetzlichen Vorschriften zu erblicken (ebenso KG.: JW. 1932, 1756).

Abtretung, Verpfändung, Tilgung der bezeichneten Rechte sind demnach nur mit Genehmigung rechtswirksam. Der Grundbuchrichter hat allerdings das seiner Eintragung zugrunde liegende Kausalgeschäft grundsätzlich nicht zu prüfen. Grundlage der Eintragung ist in diesen Fällen allein die Bewilligung des Betroffenen, also des Hypothekengläubigers. Die Bewilligung ist eine formelle grundbuchrechtliche Erklärung, die rechtstheoretisch von der materiellrechtlichen Einigung scharf geschieden wird (vgl. für die Rechtsnatur der Bewilligung Güthe-Triebel, 1929, S. 392 ff., insbes. 396; Arnheim, 1913, S. 242 ff.; Martin Wolff, Sachenrecht, 1923, S. 84 ff.). Sie stellt keine Verfügung im engeren Sinne des bürgerlichen Rechts dar, da sie nicht unmittelbar, sondern nur mittelbar eine dingliche Rechtsänderung herbeiführt. Die Bewilligung hat aber gerade deshalb, weil sie eine Veränderung des dinglichen Rechts zwar nicht durch sich selbst (wie etwa die Aufrechnungserklärung) herbeiführt, wohl aber zur Folge hat, verfügungsähnlichen Charakter (so Martin Wolff und der dort zitierte v. Thur a. a. O.).

Der Grundbuchrichter wird daher eine Bewilligung nur dann als rechtswirksame, für die Eintragung hinreichende Willenserklärung ansehen können, wenn die Verfügung (Abtretung, Verpfändung, Tilgung, Verzicht auf das Recht), welche durch die bewilligte Eintragung im Grundbuch erkennbar werden soll, genehmigt worden ist. Zur Abtretungsbewilligung wird deshalb die Genehmigung der Abtretung, zur Löschungsbewilligung die Genehmigung zur Rückzahlung der Hypothek durch den Schuldner oder zum Verzicht des Gläubigers auf sie vorzulegen sein. Im Ergebnis vertritt auch das KG. 13 U 428/32: s. unten S. 2043 diesen Standpunkt. Es begründet ihn damit, daß nur der zur Erteilung der Bewilligung berechtigt sei, der sachlich zur Verfügung über das Recht befugt sei. Soweit die Verfügungsmacht des Rechtsinhabers durch das Erfordernis einer Genehmigung eingeschränkt sei, könne auch die Bewilligung nur dann als voll wirksam angesehen werden, wenn die Genehmigung zur Verfügung erteilt sei. Dieser Standpunkt des KG. kommt praktisch auf eine Anwendung der Verfügungsrechtssätze auf die Bewilligung hinaus.

Die Bewilligung wird ohne Vorlage einer entsprechenden Genehmigung auch dann als rechtsunwirksam und für eine Eintragung unzureichend anzusehen sein, wenn die begehrte Eintragung nur deklaratorisch sein soll, z. B. wenn die Abtretung der Briefhypothek sich bereits außerhalb des Grundbuchs vollzogen hat. Denn die außerhalb des Grundbuchs vollzogene Rechtsänderung ist ebenfalls nur bei Vorliegen einer entsprechenden Genehmigung rechtswirksam erfolgt. Solange die Genehmigung nicht vorgelegt wird, müßte der Grundbuchrichter daher auch in diesen Fällen befürchten, daß das Grundbuch durch die Eintragung unrichtig wird. Der Grundbuchrichter hat aber dahin zu wirken, daß die Entstehung von Unrichtigkeiten nach Möglichkeit vermieden wird (vgl. Güthe-Triebel a. a. O. Anm. 44 zu § 1).

Aus demselben Gesichtspunkte wird zur Löschung einer Hypothek die Vorlage einer löschungsfähigen Quittung und der Löschungsbewilligung des Eigentümers nicht genügen. Denn die löschungsfähige Quittung beweist den Übergang der Hypothek auf den Eigentümer nur dann, wenn die Genehmigung zur Rückzahlung vorliegt, da ohne diese die Tilgung der Hypothekenforderung nichtig ist.

Ob es sich im übrigen um eine Alt- oder Sperrhypothek handelt, wird das Grundbuchamt in der Regel feststellen können. Bei ersteren kann das Grundbuchamt aus den Grundakten jederzeit ersehen, ob die Voraussetzung für die Verfügungsbeschränkung — nämlich die Entstehung vor dem 16. Juli — vorliegt. Bei den Sperrhypotheken ist dies nicht ohne weiteres der Fall. Die Devisenstellen sind daher durch Ri. I/9, Abs. 3 Satz 2 angewiesen worden, von jeder nach Ri. I, 9 bzw. I, 10 Abs. 2 erfolgenden Hypothekenbegebung dem Grundbuchamt eine Mitteilung zugehen zu lassen, daß über die Hypothek nach § 20 DevVO. nur mit Genehmigung verfügt werden darf. Es bedarf keiner Erwähnung, daß die auf § 20 DevVO. und Ri. I, 9 beruhende Verfügungsbeschränkung mangels einer dahingehenden gesetzlichen Vorschrift nicht eintragungsfähig ist. Die Grundbuchämter sind auf Grund der obenerwähnten Mitteilung jederzeit in der Lage, festzustellen, ob die nach dem 16. Juli 1931 entstandene Hypothek eine „freie“ Hypothek oder eine aus festliegenden Mitteln des Ausländers begebene „Sperr“-Hypothek ist. (Für die Abtretung alter oder Sperrhypotheken vgl. auch unter c.)

c) Für freie, d. h. nach dem 16. Juli 1931 ohne Verfügungsbeschränkungen nach § 20 DevVO., also durch Valutierung in freier Reichsmark oder in Devisen entstandene Hypotheken oder Grundschulden eines Ausländers bestehen Verfügungsverbote nur gemäß § 13 Abs. 2. Danach bedarf die Abtretung der Hypothek usw. und die Verfügung „zugunsten“ eines Ausländers, also z. B. die Verpfändung, der Genehmigung.

Ri. II, 36 lassen aber eine Ausnahme insoweit zu, als es sich nicht um Forderungen der in §§ 13 Abs. 3, 17—20 DevVO. bezeichneten Art handelt. Demnach ist bei freien Hypotheken die Abtretung an einen anderen Ausländer ohne Genehmigung zulässig. (Dasselbe muß sinngemäß per argumentum e maiori ad minus für die Verpfändung gelten.) Diese Erleichterung für freie Hypotheken geht offenbar auf die Erwägung zurück, daß die Rückzahlung neuer (d. h. nach dem 16. Juli 1931 in Devisen oder freier Reichsmark gegebener) Kredite grundsätzlich genehmigt wird (Ri. II, 5), und es daher unbedenklich ist, wenn im Wege der Zession einer

neuen Hypothek Befriedigungsmöglichkeiten geschaffen werden (z. B. dadurch, daß der neue Hypothekengläubiger, weil er gleichzeitig Schuldner des Hypothekenschuldners ist, mit der fälligen Hypothekenforderung aufrechnen kann). Dagegen ist die Abtretung von alten Hypotheken oder Sperrhypotheken gerade deshalb, weil ihre Tilgung zur Zeit nicht erfolgen soll, in Ri. II, 36 auch dann von der Genehmigungsbedürftigkeit nicht ausgenommen worden, wenn der ausländische Hypothekengläubiger die Hypothek an einen anderen Ausländer abtreten will. Ri. II, 36 macht die Erteilung der erforderlichen Genehmigung sinngemäß davon abhängig, daß eine Tilgungsmöglichkeit durch die Zession nicht geschaffen wird. Durch die Beachtung dieser Voraussetzung soll offenbar verhindert werden, daß z. B. Forderungen einer deutschen Firma aus dem Export von Waren durch Aufrechnung mit alten Hypothekenforderungen getilgt werden, die einem Ausländer an den Grundstücken der Firma zustehen und somit durch diese Tilgung eines zur Zeit stillzuhaltenden Kredites indirekt einen Verlust an Exportdevisen eintritt.

Nach Ri. II, 36, letzter Absatz, darf die Abtretung von alten oder Sperrhypotheken an Inländer nur genehmigt werden, wenn das Abtretungsentgelt vom Ausländer auf Sperrkonto entgegengenommen wird und der Schuldner der Abtretung zustimmt. Da die Empfangnahme des Abtretungsentgelts für den Ausländer wirtschaftlich der Rückzahlung des Hypothekenkapitals gleichkommt, ist die Vorschrift, daß die Zessionsvaluta nur auf Sperrkonto gutgebracht werden darf, ohne weiteres verständlich. Das Erfordernis der Zustimmung des Schuldners dürfte darauf zurückzuführen sein, daß dessen Rechtsstellung gerade mit Rücksicht auf die devisenrechtlichen Vorschriften sich in mancher Hinsicht zu seinen Ungunsten verändert, wenn an Stelle des ausländischen Gläubigers ein Inländer tritt. Ri. II, 36 Abs. 2 wird als interne Verwaltungsanweisung zu betrachten sein. Da die Devisenstelle nach § 13 Abs. 2 und 3 DevVO. die Genehmigung zur Abtretung ohne weiteres versagen kann, ist sie auch in der Lage, ihre Genehmigung nur bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen zu erteilen. Die Zustimmung des Schuldners zur Abtretung ist eine solche Voraussetzung ihrer verwaltungsmäßigen Entscheidung. Es versteht sich von selbst, daß die Bestimmung der Ri. nicht bezwecken kann, die Zustimmung des Schuldners zu einer materiellrechtlichen Voraussetzung der Rechtswirksamkeit der Abtretung zu machen.

d) Die Bestellung einer Hypothek oder Grundschuld durch den inläadischen Eigentümer für einen ausländischen Gläubiger ist durch Ri. II, 29c von der Genehmigung befreit, wenn sie zur Sicherung eines neu gewährten Kredites erfolgt.

Grundsätzlich würde die Hypothekenbestellung, da sie eine Verpfändung inländischen Vermögens an einen Ausländer darstellt, als eine genehmigungspflichtige Krediteinräumung nach § 13 Ziff. 1 DevVO. anzusehen sein. Für die Ausnahmebestimmung dürfte die Erwägung maßgebend gewesen sein, daß wirtschaftlich die Kreditgewährung an den Hypothekenschuldner den Charakter des Geschäfts bestimmt und in der Einräumung des Pfandrechtes am Grundstück nur eine diese Kreditgewährung sichernde Maßnahme zu erblicken ist. Daher erschien es im Verkehrsinteresse angebracht, die Bestellung einer Hypothek oder Grundschuld durch den inländischen Grundstückseigentümer zur Sicherung eines diesem von einem Ausländer oder Saarländer gleichzeitig gegebenen Kredites (z. B. Darlehn, Restkaufgeld, Warenkredit) von der Genehmigungspflicht freizustellen.

e) Dagegen ist die Bestellung einer Hypothek usw. durch den inländischen Eigentümer für die persönliche Schuld eines Ausländers, wie in den Ri. II, 28c (bisher Ri. II, 17c) ausdrücklich hervorgehoben wird, eine Kreditgewährung i. S. von § 13 Abs. 1 DevVO. Der Inländer erhält keinen Gegenwert vom Ausländer, sondern verpfändet lediglich zu dessen Gunsten einen Teil seines Vermögens. Entscheidend ist, daß inländisches Vermögen belastet wird, um einem Ausländer einen Kredit zu verschaffen oder zu erhalten. Diesem Vorgang entspricht die in den Ri. II, 28b ebenfalls ausdrücklich als genehmigungsbedürftige Krediteinräumung bezeichnete Übernahme von Bürgschaften und Garantien. Ob der Gläubiger der persönlichen Forderung ein Ausländer oder ein Inländer ist, ist unerheblich.

f) Die Bestellung einer Hypothek usw. durch den ausländischen Eigentümer für einen inländischen Gläubiger ist genehmigungsfrei, da hier, wenn man die Hypothekenbestellung als solche zutreffenderweise als Krediteinräumung ansieht, die Krediteinräumung eines Ausländers an einen Inländer vorliegt. § 13 Abs. 1 DevVO. kann deshalb keine Anwendung finden. Ri. II, 29c erwähnt offenbar nur zur Klarstellung ausdrücklich auch den ausländischen Grundstückseigentümer.

Der Bestellung der Hypothek wird jedoch in der Regel hier eine genehmigungsbedürftige Krediteinräumung (z. B. Darlehnsgewährung) seitens des Inländers, für den der ausländische Eigentümer die Hypothek bestellt, zugrunde liegen. Nach §§ 1113, 1115 BGB. bedarf es zur Eintragung einer Hypothek der Bezeichnung der bestimmten Forderung, für die die Hypothek eingetragen wird. Dies bedeutet aber nicht, daß der Grundbuchrichter das materiell-rechtswirksame Bestehen der bezeichneten Forderung vor der Eintragung der Hypothek zu prüfen hätte. Eine so weitgehende materiellrechtliche Prüfung kann dem Grundbuchrichter auch nicht unter den oben zu a hervorgehobenen Gesichtspunkten zugemutet werden. Die Rechtswirksamkeit der Darlehnsforderung pflegt der Grundbuchrichter grundsätzlich nicht zu prüfen, zumal in den meisten Fällen eine Eintragung der Hypothek erfolgt, bevor sie valutiert ist, so daß im Gegensatz zum Inhalt des Grundbuchs zunächst eine Eigentümergrundschuld entsteht. Auch im vorliegenden Falle würde erst die Darlehnsauszahlung genehmigungsbedürftig sein (soweit nicht ein bindender Vorvertrag geschlossen wird), und diese Genehmigung könnte jederzeit nach Eintragung der Hypothek eingeholt werden. Der Grundbuchrichter kann die Hypothek somit ohne Genehmigung eintragen (im Ergebnis ebenso Caro: DNotV. 1931, 572).

Dagegen wird der Notar, der einen Vertrag beurkundet, demzufolge sich ein Inländer zu einer Darlehnsgewährung in Reichsmark an einen Ausländer verpflichtet, für die Beachtung von § 13 Abs. 1 DevVO. Sorge zu tragen haben. Mangels Genehmigung ist auch der Darlehnsvorvertrag nach § 29 Satz 1 DevVO. nichtig (soweit nicht die Bestimmungen von § 29 Satz 3 DevVO. ausnahmsweise dem Vertrag eine Rechtswirkung gaben), da bereits die bindende Zusage des Darlehns als Krediteinräumung anzusehen sein wird. Der Notar wird daher, wenn die erforderliche Genehmigung zur Krediteinräumung nicht vorliegt, seine Mitwirkung bei einem nichtigen Rechtsgeschäft pflichtgemäß zu versagen haben. Gegen die in der Praxis gelegentlich erfolgende Vornahme des Geschäfts „vorbehaltlich der Genehmigung der Devisenstelle“ werden Bedenken allerdings kaum erhoben werden können, da diese Klausel als aufschiebende Bedingung für die Wirksamkeit des Rechtsgeschäfts aufzufassen sein wird. Die genehmigungsbedürftige Krediteinräumung soll nach dem rechtsgeschäftlichen Willen der Parteien erst mit der Erteilung der Genehmigung wirksam werden. Es liegt somit bis dahin eine bindende Krediteinräumung und damit eine genehmigungsbedürftige Handlung noch nicht vor.

g) Die Bestellung der Hypothek usw. durch den ausländischen Eigentümer für einen ausländischen Gläubiger ist genehmigungsfrei. Auch in diesem Falle enthält die entsprechende Bestimmung von Ri. II, 29c nur eine Klarstellung der Rechtslage, da, wie bereits unter c hervorgehoben wurde, die Krediteinräumung eines Ausländers nach § 13 Abs. 1 DevVO. nicht als genehmigungsbedürftig angesehen werden kann.

h) Durch Ri. II, 29b (bisher Ri. II, 18b) ist klargestellt, daß die Prolongation des eingeräumten Kredites, also auch gegebenenfalls die Prolongation der dinglichen Belastung nicht genehmigungsbedürftig ist.

i) Die Rückzahlung der Hypothekenforderung bedarf sowohl bei Alt- und Sperrhypotheken wie bei freien Hypotheken in jeder Form der Genehmigung (§§ 12, 13 Abs. 2 u. 3, 14 DevVO.). Daher wird aus den unter a erörterten rechtlichen Gesichtspunkten bei der Löschung der Hypothek usw. die Vorlage des entsprechenden Genehmigungs-

bescheids regelmäßig erforderlich sein. Hierin liegt, wie auch das KG. a. a. O. besonders hervorhebt, eine wirksame Überwachungsmöglichkeit für die Beachtung der Genehmigungsbedürftigkeit von Kreditrückzahlungen. Daß diese Überwachung vom Gesetzgeber beabsichtigt ist, ergibt sich auch aus der Bedeutung, die gerade der Verhinderung des Rückflusses solcher Hypothekenkredite für den Zweck der Devisenbewirtschaftung zukommt.

Devisenbewirtschaftung und Zwangsvollstreckung.

Von Landrichter Dr. Fritz Schultze, Berlin.

Die Bestimmungen des Devisennotrechts sind auch für das Zwangsvollstreckungsverfahren von großer Bedeutung. Es sind durch sie vielfache und sehr verschiedenartige Vollstreckungsbeschränkungen geschaffen worden, deren Nichtbeachtung oder nicht ausreichende Berücksichtigung für Parteien und Vertreter höchst nachteilige Folgen zeitigen kann. Den Einfluß des Devisenrechts auf die Vollstreckung in das unbewegliche Vermögen hat an dieser Stelle bereits Guckenheimer: JW. 1932, 986 ff., 1956 f. (vgl. ferner Hofmann: DJZ. 1932, 351 ff. und, spez. zu Guckenheimer, Hartenstein: JW. 1932, 1957) näher dargelegt. Für das Gebiet der Vollstreckung in das bewegliche Vermögen fehlt es dagegen bisher an einer eingehenderen Darstellung der Rechtslage und Erörterung der einschlägigen Zweifelsfragen. In meiner Aufsatzreihe „Devisenbewirtschaftung und Gerichtsvollzieherwesen" (DGVollzZ. 1932, 81 ff., 97 ff.) habe ich zwar die einzelnen Vollstreckungsbeschränkungen unter Stellungnahme zu einer Reihe allgemeinerer Fragen des Devisennotrechts entwickelt und einen Katalog der devisenrechtlichen Pfändungsbeschränkungen aufgestellt. Allein die Untersuchung ist hier nur unter Berücksichtigung des Interessenkreises der Gerichtsvollzieher vorgenommen, die Ausführungen und Ergebnisse sind durch den Erlaß weiterer Devisenbestimmungen teilweise schon wieder überholt, und eine Erörterung der vielen einzelnen Zweifelsfragen ist in diesem Zusammenhang bislang überhaupt noch nicht erfolgt. Sonst ist in der Literatur das Verhältnis des Devisennotrechts zur Vollstreckung in das bewegliche Vermögen immer nur kurz nebenbei oder zu Einzelfragen erörtert (vgl. Hartenstein: JW. 1932, 319; Caro: DNotZ. 1932, 221; Szkolny: JW. 1932, 1956). Eine umfassendere und möglichst erschöpfende Behandlung des gesamten Rechtsgebiets erscheint um so mehr erforderlich, als devisenrechtliche Fragen in der Vollstreckung täglich in Hunderten von Fällen praktisch werden. Eine solche dürfte ferner jetzt, nachdem die Entwicklung des Devisennotrechts mit dessen Kodifikation einen vorläufigen Abschluß gefunden zu haben scheint, auch zeitlich angebracht sein. Sie soll nachstehend erfolgen, und es soll gleichzeitig auch auf die für die Liegenschaftsvollstreckung wichtigen neueren devisenrechtlichen Veränderungen und Entscheidungen kurz hingewiesen werden.

A. Die Devisenbestimmungen vollstreckungsrechtlichen Inhalts.

Die Auswirkungen des Devisenrechts auf die Zwangsvollstreckung sind in der Notgesetzgebung selbst nicht näher geregelt. Das Notrecht weist nur einige wenige Bestimmungen vollstreckungsrechtlichen Inhalts auf. Im Anschluß an die darin vorgesehenen vielfachen Erwerbs-, Verfügungs- und Leistungsbeschränkungen bestimmt der mit § 10 DurchfVO. a. F. VII übereinstimmende § 25 DevVO., daß, soweit zur Leistung des Schuldners eine Devisengenehmigung erforderlich ist (vgl. §§ 22, 2 Abs. 7 DevVO.), die Zwangsvollstreckung nur zulässig ist, wenn die Genehmigung erteilt ist. § 26 DevVO. (vgl. früher §§ 2 Abs. 4 DevVO. a. F., 12 DurchfVO. a. F. VI) ordnet an, daß als Erwerb und Verfügung i. S. des Devisenrechts auch der Erwerb und die Verfügung im Wege der Zwangsvollstreckung bzw. Arrestvollziehung gelten. Eine wichtige Ergänzung haben die Vorschr. durch die neuen Richtlinien II 69 ff., 34 erfahren. Von allgemeiner Bedeutung ist Ziff. 69 Abs. 1. Dort ist gesagt, daß prozessuale Handlungen (Klagerhebung, Streitverkündung, Zwangsvollstreckung) als solche nicht der Genehmigung bedürften, dem § 23 DevVO. aber die Rechtsauffassung zugrunde liege, daß, wenn ein Anspruch verfolgt werde, zu dessen Erfüllung der Schuldner der Genehmigung bedürfe, das Gericht ohne den Nachweis des Vorliegens der Genehmigung der Klage nicht stattgeben könne, da es den Schuldner sonst zu einer verbotenen Leistung verurteilen würde, und daß deshalb in diesen Fällen die Genehmigung nicht zur Erhebung der Klage oder zur Durchführung der Zwangsvollstreckung als solcher, sondern allgemein „zur Leistung" zu erteilen sei (vgl. hierzu Müller I a—c oben S. 1997). Die Best. stellt eine bloße Verwaltungsanweisung dar und ist als solche für die DevBewSt., nicht aber für die Gerichte und Vollstreckungsorgane bindend. Denn der RWiM., der im Einvernehmen mit dem RFM. und dem RErnM. die Richtlinien erlassen hat, ist nach der DevVO. zu einer rechtsverbindlichen Ergänzung des Devisenrechts durch den Erlaß von Rechtsverordnungen nur insoweit ermächtigt, als es sich um die Frage der Erteilung der danach erforderlichen Devisengenehmigung und die Regelung der Zuständigkeit der DevBewSt. handelt, kann dagegen nicht auch neue Beschränkungen des Rechtsverkehrs anordnen (vgl. § 35 mit § 42 DevVO.; vgl. ferner Caro: DNotZ. 1931, 571 und 1932, 79 f.; Hartenstein: JW. 1931, 3593 f.; aber auch Bernard: JW. 1931, 2421). Für die Erörterung der vollstreckungsrechtlichen Wirkungen des Devisenrechts kommt der Vorschr., die übrigens die durch das Notrecht geschaffene prozessuale Rechtslage m. E. auch durchaus zutreffend würdigt, auch schon deshalb erhebliche Bedeutung zu, weil damit die allgemeinen gesetzgeberischen Gedanken, die den §§ 23 ff. DevVO. zugrunde liegen, mitgeteilt sind. Die weiteren vollstreckungsrechtlichen Best. der Richtlinien betreffen Einzelfragen: Ziff. 69 Abs. 1 Satz 4, Abs. 2 der Genehmigung, 71a der Erteilung der Vollstreckungsklausel, 70 der Vollstreckung dinglicher Ansprüche, 71b der Vorpfändung, 71c der Arrestvollziehung, 38, 72 der Liegenschaftsvollstreckung und 73 bestimmter Zahlungen durch die Gerichte und Gerichtsvollzieher und sind später bei Behandlung dieser Fragen erörtert. Schließlich sei hier, was die Behandlung der Freigrenzen (§ 21 DevVO., Ziff. 59—66 der Richtlinien II) betrifft, auch noch auf das Schreiben des RWiM. an die Länderregierungen v. 26. Mai 1932 (Dev I 11 515) und die AV. des PrJMin. v. 3. Juni 1932 (I 842) (abgedruckt beide PrJMBl. 1932, 120) verwiesen.

B. Die prozessuale Bedeutung der devisenrechtlichen Vollstreckungsbeschränkungen im allgemeinen.

Für die Beurteilung des Einflusses des Devisenrechts auf die Zwangsvollstreckung ist naturgemäß von besonderer Tragweite die Stellungnahme zu der Frage, welche prozessuale Bedeutung allgemein den beschränkenden Devisenvorschr. für die Zwangsvollstreckung beizumessen ist. Ihre Beantwortung wird in der Praxis vielfach in Verbindung gebracht und abhängig gemacht von der Beurteilung der weiteren Fragen nach der bürgerlich-rechtlichen und allgemein-prozessualen Bedeutung der Beschränkungen. Die Verknüpfung der Fragen miteinander liegt nahe. Es kann jedoch nicht anerkannt werden, daß sich die eine nicht ohne gleichzeitig die anderen lösen ließe. Das Vorliegen der im einzelnen Falle erforderlichen Devisengenehmigung bildet eine wesentliche Voraussetzung der Zulässigkeit der Vollstreckung. Dies ergibt für die praktisch wichtigsten Beschränkungen des § 25 DevVO. der Wortlaut dieser Best. Die Zulässigkeit der danach genehmigungsbedürftigen Vollstreckungen ist dadurch in klarer Form von dem Vorliegen der Genehmigung abhängig gemacht. Für die Fälle des § 26 DevVO. ist das gleich nach der Entstehungsgeschichte der Vorschr. anzunehmen. Abgesehen hiervon würde es auch nicht angängig erscheinen, die allgemeine Bedeutung der Devisengenehmigung für die darunter fallenden Vollstreckungen bei der nicht mißzuverstehenden ge-

setzgeberischen Regelung der Frage für die Fälle des § 25 DevVO. ohne zwingende Gründe abweichend zu bestimmen. Unerörtert kann hier die später noch in anderem Zusammenhang wichtig werdende Frage bleiben, ob, wie in der Rspr. teilweise angenommen worden ist, in den Tatbeständen des § 25 DevVO. die Genehmigung nur für die Vollstreckung und nicht auch schon, was ich in Übereinstimmung mit den Richtlinien für zutreffender erachten möchte, für den Prozeß erforderlich ist. Die vorherige Erteilung der Genehmigung muß jedenfalls bei dieser Sachlage, mag es sich dabei um eine neuartige spezielle Vollstreckungsvoraussetzung oder eine allgemeine Voraussetzung jeder erfolgreichen prozessualen Geltendmachung und damit auch der Vollstreckung des Anspruchs handeln, als das Vorliegen einer wesentlichen Voraussetzung für die Vollstreckung nach allgemeinen vollstreckungsrechtlichen Grundsätzen sowohl hinsichtlich der Vollstreckungsbeschränkungen aus § 25 wie der aus § 26 DevVO. von den Vollstreckungsorganen und Vollstreckungsgerichten von Amts wegen beachtet und geprüft und ihr etwaiges Fehlen somit nicht etwa nur auf Einwendungen des Schuldners hin berücksichtigt werden. Diese Auffassung entspricht überdies auch lediglich dem öffentlich-rechtlichen und zwingenden Charakter der Devisenbeschränkungen und dem Sinn und Zweck des Währungsnotrechts sowie den in Richtlinien II 69 zum Ausdruck gekommenen speziellen gesetzgeberischen Erwägungen.

C. Die einzelnen devisenrechtlichen Vollstreckungsbeschränkungen.

Eine nähere Betrachtung der vollstreckungsrechtlichen erheblichen Devisenbestimmungen führt, wie ich bereits früher dargelegt habe (DGVollzZ. 1932, 100 f.), zu einer Unterscheidung dreier Gruppen von Vollstreckungsbeschränkungen. Bei der folgenden Erörterung setze ich voraus, daß die jeweils etwa geltende Freigrenze (§ 21 DevVO.) überschritten ist.

Die erste und für die Praxis wohl wichtigste dieser Gruppen stellen die aus § 25 DevVO. abzuleitenden Beschränkungen dar. Es handelt sich dabei stets um eine allgemeine Beschränkung auch der Vollstreckung mit Rücksicht auf den zur Vollstreckung stehenden Anspruch. Die Vollstreckung ist überall da, wo die Leistung genehmigungsbedürftig ist, erst nach der Erteilung der Genehmigung zulässig. Hierunter fallen insbes. jetzt seit Erlaß der DurchfVO. AFass. XII alle Aus- und Saarländer-Vollstreckungen auf Leistung von inländischen Zahlungsmitteln oder Gold. Denn nach § 14 Abs. 1 DevVO. (früher § 2 Abs. 1 DurchfVO. I i. d. Fass. des § 3 DurchfVO. XII) darf ein Inländer nur mit Genehmigung der DevBewSt. inländische Zahlungsmittel oder Gold einem Ausländer oder Saarländer oder zugunsten eines solchen einem Inländer im Inland aushändigen. Die Vollstreckungsbeschränkung ergibt sich bezüglich der sog. „alten", d. h. vor dem 16. Juli 1931 entstandenen und der devisenrechtlich diesen gleichgestellten, bei der nächsten Gruppe näher behandelten (vgl. §§ 17—20 DevVO.) neuen Reichsmark- oder Goldmarkforderungen von Aus- oder Saarländern auch noch aus einem anderen Gesichtspunkt. Da über die Forderungen nach §§ 13 Abs. 3, 17—20 DevVO. überhaupt nur mit Genehmigung verfügt werden darf und die Leistung mit Rücksicht auf ihre schuldtilgende Wirkung (§ 362 BGB.) auch eine Verfügung ist, ist insoweit auch auf Grund dieser Vorschriften die Leistung genehmigungsbedürftig und somit die Erteilung der Genehmigung Voraussetzung für die Zulässigkeit der Vollstreckung.

Die zweite Gruppe der Vollstreckungsbeschränkungen hat ihre Rechtsgrundlage in § 26 DevVO. Die Beschränkungen gelten mit Rücksicht auf den Gegenstand der Vollstreckung. Nach der Bestimmung bedürfen alle diejenigen Vollstreckungshandlungen der Devisengenehmigung, durch die über Werte verfügt wird oder Werte erworben werden, hinsichtlich deren Erwerb und Verfügung nach besonderer Vorschrift des Devisenrechts nur mit Genehmigung der DevBewSt. erfolgen dürfen. Hierhin gehören sowohl Vollstreckungen auf Leistung dieser Werte wie auch Vollstreckungen wegen Geldforderungen in sie. In Frage steht im übrigen auch hier jeweils die Zulässigkeit der ganzen Vollstreckung. Es bedürfen unter diesem Gesichtspunkt insbes. der Devisengenehmigung die Pfändungen anders als nach § 3 DevVO. erworbener ausländischer Zahlungsmittel und Forderungen in ausländischer Währung (§ 4 DevVO.), ausländischer Wertpapiere, die nicht an einer deutschen Börse zum Handel zugelassen sind (§ 5 DevVO.), inländischer Wertpapiere, die ausschließlich oder wahlweise auf eine ausländische Währung lauten und nicht an einer deutschen Börse zum Handel zugelassen sind (§ 6 DevVO.) und von Gold (§ 10 DevVO.). Ferner ist aus diesem Grunde die Erteilung der Devisengenehmigung Voraussetzung für die Zulässigkeit der Pfändung von auf Reichsmark- oder Goldmark lautenden Forderungen,

a) welche vor dem 16. Juli 1931 zugunsten eines Ausländers oder Saarländers entstanden sind (§ 13 Abs. 3 Satz 1 DevVO.);

b) welche Personen zustehen, die nach dem 3. Aug. 1931 Ausländer oder Saarländer geworden sind (§ 13 Abs. 3 Satz 2 DevVO.);

c) welche gegen ein inländisches Kreditinstitut begründet und zugunsten eines Ausländers oder Saarländers nach dem 19. Febr. 1932 infolge der Einreichung inländischer Zahlungsmittel durch einen Ausländer oder Saarländer im Inland oder infolge der Einsendung von Reichsmarknoten aus dem Ausland oder Saargebiet entstanden sind (§ 17 DevVO.);

d) welche zugunsten eines Ausländers oder Saarländers nach dem 11. Nov. 1931 durch die Veräußerung von Wertpapieren oder dadurch entstanden sind, daß Wertpapiere rückzahlbar geworden sind (§ 18 DevVO.);

e) welche zugunsten eines Ausländers oder Saarländers nach dem 19. Febr. 1932 durch die Veräußerung von inländischen Vermögensanlagen, insbes. von Grundstücken oder von Gegenständen, die zu einer Erbschaft gehören, entstanden sind (§ 19 DevVO.);

f) welche zugunsten eines Ausländers oder Saarländers nach dem 3. Aug. 1931 entstanden sind, wenn sich die Stelle für Devisenbewirtschaftung bei der Entstehung der Forderung eine solche Genehmigung vorbehalten hat (Sperrkonto) (§ 29 DevVO.).

Die dritte Gruppe bilden die devisenrechtlichen Beschränkungen, die nicht die ganze Vollstreckung als solche, sondern nur einzelne prozessuale Abschnitte in dieser betreffen. Hierhin gehört beispielsweise die Vorschrift des § 3 DevVO., nach der ausländische Zahlungsmittel und Forderungen in ausländischer Währung gegen inländische Zahlungsmittel nur von der Reichsbank oder den Devisenbanken oder durch ihre Vermittlung erworben oder nur an die Reichsbank oder durch ihre Vermittlung veräußert werden dürfen. Die Verwertung vom Gerichtsvollzieher etwa mit Genehmigung der DevBewSt. bei einem Ausländer gepfändeter Devisen darf nur auf diese Weise geschehen. Eine andere Verwertungsart erscheint nicht zulässig (so auch Koppe, Das neue Notrecht, Anm. 6 zu § 2 DevVO. AFass.). Hier sind ferner auch die Versendungs- und Überbringungsverbote des § 12 DevVO. zu erwähnen.

D. Durchführung der Vollstreckung im einzelnen.

I. Beginn der Vollstreckung.

Die Erteilung der Vollstreckungsklausel (§§ 724 f. ZPO.) stellt keinen Akt der Zwangsvollstreckung dar. Sie liegt noch vor deren Beginn. Folgerichtig bestimmt Ziff. 71 a der Richtlinien II, daß es zu ihr der Devisengenehmigung nach § 25 DevVO. nicht bedarf. Nur ausnahmsweise ist das Vorliegen der Genehmigung der DevBewSt. bei Erteilung der Klausel dann zu prüfen, wenn eine vollstreckbare Ausfertigung für den Rechtsnachfolger des Gläubigers gemäß § 727 ZPO. gefordert wird und das die Rechtsnachfolge begründende Rechtsgeschäft, wie beispielsweise die Abtretung einer sog. „alten" Forderung i. S. des § 13 Abs. 3 Satz 1 DevVO. nach den beschränkenden Bestimmungen des Devisenrechts der Genehmigung bedarf.

Bereits oben zu B ist ausgeführt und des näheren begründet, daß die Vollstreckungsbeschränkungen des Währungsnotrechts von den Vollstreckungsorganen von Amts wegen zu beachten sind. Es ist deshalb bei Eingang eines Vollstreckungsauftrags insbes. zu prüfen, ob die Vollstreckung nicht

etwa auf Grund einer Forderung betrieben wird, auf die der Schuldner nur mit der Devisengenehmigung leisten darf (§ 25 DevVO.) oder ob nicht etwa die Pfändung von Werten verlangt wird, über die nur mit Genehmigung der DevBewSt. verfügt werden darf (§ 26 DevVO.), und für den Fall der Bejahung einer der Fragen ist die Prüfung ferner darauf zu erstrecken, ob die Genehmigung erteilt und noch wirksam ist. Etwaige Zweifel hinsichtlich der Genehmigungsbedürftigkeit sind durch Rückfragen zu klären. Der Gläubiger ist darlegungs- und beweispflichtig. Die Vollstreckungsorgane sind von dieser Prüfungspflicht insbesondere auch nicht etwa bei Urteilsvollstreckungen entbunden. Es ist irrig, wenn zuweilen die gegenteilige Auffassung vertreten wird. Die Streitfrage über die allgemeinen zivilrechtlichen und prozessualen Wirkungen der Devisenbeschränkungen wird hier praktisch. Da in der Rechtsprechung im Gegensatz zu Ziff. 69 der Richtlinien II teilweise die Ansicht vertreten wird, daß es zur Verurteilung des Schuldners zu einer an sich genehmigungsbedürftigen Leistung der Genehmigung noch nicht bedarf, kann aus der Tatsache des Urteilserlasses noch keineswegs auf das Vorliegen der Genehmigung geschlossen werden. Es darf dies um so weniger geschehen, als ferner auch nicht unzweifelhaft ist, ob die Gerichte nicht nach dem Grundsatz der Verhandlungsmaxime an einen unstreitigen Vortrag der Erteilung der Genehmigung gebunden sind und in diesem Falle den Nachweis der Genehmigung überhaupt nicht fordern dürfen. Die von Müller (s. I d, g oben S. 1998) im Anschluß an die Richtlinien II 69 vertretene und m. E. zutreffende gegenteilige Auffassung hat sich in der Praxis auch da, wo man sonst der in den Richtlinien vertretenen Meinung grundsätzlich folgt, noch keineswegs allgemein durchgesetzt. Die Prüfung der Devisengenehmigung erübrigt sich bei Urteilsvollstreckungen vor allem aber auch schon deshalb nicht, weil die einmal erteilte Genehmigung in der seit Erlaß des Urteils verflossenen Zeit wieder in Wegfall gekommen oder unwirksam geworden sein kann. Die neue Bestimmung der Richtlinien I 4 Satz 2, wonach die Genehmigung einen Monat nach ihrer Erteilung unwirksam wird, wenn sich nicht aus ihr selbst etwas anderes ergibt, wird hier besonders wichtig. Hinsichtlich der Behandlung der Freigrenzfälle kann auf das zu A mitgeteilte und einen praktischen Weg zur Vermeidung von Zweifeln und Streitigkeiten aufweisende Schreiben des RWiMin. an die Länderregierungen verwiesen werden. Ziff. 66 der Richtlinien II sieht demgemäß jetzt vor, daß eine Genehmigung auch zu Rechtshandlungen erteilt werden kann, die nach den Devisenbestimmungen an sich einer Genehmigung bedürfen, bei denen aber damit zu rechnen ist, daß sie im Rahmen der Freigrenze erfolgen können, sofern ein Interesse an der Klärung ihrer Zulässigkeit besteht, insbesondere, wenn ein Anspruch im Wege der Klage oder der Zwangsvollstreckung verfolgt werden soll. Da in vielen Fällen nicht feststehen wird, ob die spätere Leistung auf Grund der Bestimmungen über die Freigrenze wird genehmigungsfrei vorgenommen werden können, erscheint es zweckmäßig, hier eine solche Genehmigung nachzusuchen, da damit die Notwendigkeit des Nachweises entfällt, daß die Vollstreckung innerhalb der Freigrenze erfolgt. Die Vollstreckungsorgane haben schließlich auch den Inhalt der erteilten Genehmigung genau zu prüfen. Die Genehmigungen sind nach Ziff. 69 der Richtlinien II, wie bereits hervorgehoben ist, künftighin nur „zur Leistung des Schuldners" zu erteilen. Sofern noch alte und noch wirksame Genehmigungen nur „zur Zwangsvollstreckung" vorliegen, ist die Durchführung der Vollstreckung auf Grund dieser aber nicht zu beanstanden.

Was die Einleitung der Vollstreckung betrifft, so fragt sich schließlich noch, ob die Genehmigung der Devisenbewirtschaftungsstelle dem Schuldner vor der Vollstreckung oder bei deren Beginn zugestellt werden muß, wie dies beispielsweise bezüglich der Vollstreckungstitel durch § 750 ZPO. vorgeschrieben ist. In der Praxis begegnet man häufig einer solchen Ansicht. Ihr ist jedoch nicht zu folgen. Die Vorschriften des Devisennotrechts enthalten eine Bestimmung, die eine solche Zustellung vorschriebe, nicht. Ihre etwaige Notwendigkeit läßt sich auch aus dem Prozeßrecht nicht ableiten. Richtig ist, daß nach der Prozeßordnung eine Reihe für den Beginn der Vollstreckung wesentlicher Urkunden vor Einleitung und Durchführung der Zwangsvollstreckung zuzustellen sind. Eine allgemeine Bestimmung, daß dies bezüglich sämtlicher Urkunden, die das Vorliegen der von Amts wegen zu beachtenden Voraussetzungen der Vollstreckung ausweisen, zu geschehen hätte, existiert jedoch nicht. Die fraglichen Einzelbestimmungen der Prozeßordnung, insbes. § 750 ZPO. entsprechend anzuwenden, bestehen keine eine solche Rechtsanalogie ausreichend rechfertigende Gründe. Wäre dies der Wille des Gesetzgebers gewesen, so hätte die entsprechende Anwendung in dem Devisennotrecht ausdrücklich vorgeschrieben werden müssen. Vom rein praktischen Gesichtspunkt aus erscheinen die Interessen des Schuldners in dieser Richtung auch durch die Bestimmung der Richtlinien II 67 hinreichend gewahrt, wenn dort angeordnet ist, daß dem Schuldner Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Genehmigungsantrage des Gläubigers zu geben ist. Die Vollstreckungsbeschwerdekammer des LG. I in Berlin (ZK. 9) hat sich aus diesen Gründen ebenfalls auf den Standpunkt gestellt, daß es einer Zustellung der Devisengenehmigung nicht bedarf (Beschl. v. 27. April 1932, 209 T 905/32; neuerdings auch ebenso Szkolny: JW. 1932, 1956).

II. Besondere Vollstreckungsarten.

Die Vorpfändung (§ 845 ZPO.) stellt nach heute herrschender Ansicht bereits eine Vollstreckungsmaßnahme dar. Durch Ziff. 71 der Richtlinien II ist jedoch für vorläufige Zahlungsverbote wegen solcher Ansprüche, auf die nur mit Genehmigung der Devisenstelle geleistet werden darf, auf Grund der in § 35 dem RWiMin. gewährten Ermächtigung allgemein eine Ausnahme von der Genehmigungspflicht zugelassen. Diese Ausnahme ist in die Richtlinien aber erst durch die Ergänzung v. 29. Dez. 1931 aufgenommen worden. Bis dahin sind Vorpfändungen grundsätzlich nach § 10 DurchfVO. a. F. VII genehmigungsbedürftig gewesen, und die in dieser Zeit ohne eine solche Genehmigung bewirkten vorläufigen Zahlungsverbote müssen infolgedessen als unwirksam erachtet werden.

Soweit die Verfügung über bestimmte Forderungen genehmigungsbedürftig ist und infolgedessen nach § 25 DevVO. auch die Vollstreckung wegen der Ansprüche nicht ohne Genehmigung erfolgen darf, bezieht sich die Devisenbeschränkung auch auf die Vollstreckung dinglicher Ansprüche. Wegen der näheren Begründung dieser Auffassung kann auf den unten S. 2049 abgedruckten Beschl. der 9. ZK. des LG. I in Berlin v. 16. April 1932, 209 T 2912/32 verwiesen werden.

Ziff. 71c der Richtlinien II bestimmt ferner, daß ohne Genehmigung zur Leistung nach § 25 DevVO. die Ausbringung und Durchführung eines Arrests (§§ 916 ff. ZPO.) zulässig ist. Die Vorschrift bringt, was für die Arrestvollstreckungen der vergangenen Zeit erheblich ist, nicht etwa eine weitere Ausnahme von einer an sich nach § 25 DevVO. bestehenden Genehmigungspflicht, sondern nur eine Klarstellung der bestehenden Rechtslage in der Form einer Verwaltungsanweisung an die DevBewSt. Denn während in § 26 DevVO. die Arrestvollziehung neben der Zwangsvollstreckung ausdrücklich aufgeführt ist, ist in § 25 DevVO. nur von der Zwangsvollstreckung die Rede. Die Unterscheidung ist auch vom devisenpolitischen Standpunkte aus gerechtfertigt. Der gleiche Unterschied ist in §§ 12 DurchfVO. a. F. VI und 10 DurchfVO. a. F. VII festzustellen. Dagegen bedarf die Vollziehung des Arrests in Werte, über die nicht ohne Genehmigung der Devisenstellen verfügt werden darf, nach § 26 DevVO. in jedem Falle der Genehmigung.

Vielfach ist der Ansicht zu begegnen, daß die Vollstreckung dann ohne Genehmigung erfolgen könne, wenn der Erlös an einen inländischen Bevollmächtigten abgeführt werden soll. Dies ist unzutreffend. Seit Erlaß der DurchfVO. XII sind auch alle Vollstreckungen auf Leistung an solche Vertreter ohne Genehmigung unzulässig. Bis zu dieser Zeit haben sie ausnahmsweise ohne solche erfolgen dürfen, sofern bereits der Titel auf Leistung an den Vertreter erlassen und die Vollstreckungsbeschränkung nur aus § 2 DurchfVO. a. F. I abzuleiten gewesen ist (vgl. hierzu meine Ausführungen DGVollZ. 1932, 101; ferner Hartenstein: JW. 1931, 3594 und 1932, 318).

III. Nachträgliche Änderungen in der Genehmigungsbedürftigkeit oder Erteilung der Genehmigung.

Es ist bereits hervorgehoben, daß die Genehmigungen grundsätzlich einen Monat nach ihrer Erteilung unwirksam werden. Nach der weiteren Bestimmung der Richtlinien I Ziff. 4 wird eine Genehmigung ferner dann unwirksam, wenn der Verwendungszweck nachträglich wegfällt. Außerdem hat sich in der Entwicklung des Devisenrechts häufiger der Fall ereignet, daß die Leistung auf Ansprüche erst während der Vollstreckung genehmigungsbedürftig geworden ist. Es fragt sich, welchen Einfluß der Wegfall der Genehmigung bzw. die nachträgliche Einführung der Genehmigungspflicht haben. M. E. müssen die Vollstreckungen, sofern nicht alsbald eine neue Genehmigung bzw. die neu erforderlich gewordene Genehmigung nachgebracht werden, auf Erinnerung aus § 766 ZPO. wegen des nunmehr bestehenden Mangels einer wesentlichen Voraussetzung der Vollstreckung vom Vollstreckungsgericht aufgehoben werden. Der letztere Fall ist dem der Bestätigung eines vorläufig vollstreckbaren Versäumnisurteils durch einen nur gegen Sicherheitsleistung vollstreckbares Urteil rechtsähnlich und wird nach meiner Ansicht zweckmäßig so behandelt, daß dem vom Vollstreckungsgericht zu der Erinnerung des Schuldners ohnehin zu hörenden Gläubiger auch ausdrücklich eine Frist zur Beibringung der Genehmigung gesetzt wird (vgl. auch Stein-Jonas, Anm. II, 1 zu § 775 ZPO.).

IV. Verteilungsverfahren (§§ 872 ff. ZPO.).

Die Einwirkungen der Devisenbeschränkungen auf das Verteilungsverfahren sind in dem unten S. 2048) abgedr. Beschl. der 9. ZK. des LG. I Berlin v. 23. April 1932, 209 T 682/32 eingehend behandelt. Ich nehme auf die Ausführungen des Beschlusses Bezug.

V. Offenbarungseidsverfahren.

Im Gegensatz zu § 26 DevVO. sind nach § 25 DevVO. ohne Rücksicht darauf, ob die einzelne Vollstreckungshandlung eine Verfügung darstellt oder nicht, alle Vollstreckungen wegen solcher Ansprüche, auf die ohne die Devisengenehmigung nicht geleistet werden darf, solange die Genehmigung nicht vorliegt, unzulässig. Eine solche Vollstreckung stellt auch die Durchführung des Offenbarungseidsverfahrens dar. Das Vorliegen der Devisengenehmigung ist deshalb, wie ich im Ergebnis in Übereinstimmung mit dem Beschl. des 8. ZivSen. des KG. v. 26. April 1932, 8 W 4512/32 (JW. 1932, 1975), aber im Gegensatz zu der Begründung dieser Entscheidung annehmen möchte, nach § 25 DevVO. ohne weiteres als Voraussetzung auch für die Einleitung des Offenbarungseidsverfahrens zu erachten.

VI. Bindung an die Entscheidungen der Devisenbewirtschaftungsstellen?

In der Entsch. des KG. ist zutreffend ausgeführt, daß die Vollstreckungsorgane und Vollstreckungsgerichte an die Entscheidungen der DevBewSt. grundsätzlich nicht gebunden sind. Dem ist beizutreten. Eine Ausnahme hiervon muß m. E. aber gemacht werden. Hat die DevBewSt. nach Prüfung eines konkreten Sachverhalts sich dahin geäußert, daß die Devisengenehmigung nicht erforderlich sei, so kann die Durchführung der Vollstreckung begründeten Bedenken nicht mehr unterliegen. Die Devisengesetzgebung bezweckt die staatliche Kontrolle und Bewirtschaftung des Devisenverkehrs und der Auslandszahlungen. Dem ist aber Genüge geschehen, wenn der Sachverhalt der Stelle zur Beurteilung vorgelegen und sie sich in ihrer Entscheidung selbst auf den Standpunkt gestellt hat, daß die Leistung aus devisenrechtlichen Gesichtspunkten nicht unzulässig sei (vgl. Beschl. der 9. ZK. des LG. I Berlin v. 22. Febr. 1932, 209 T 1459/32 unten S. 2048). Diese Erwägung führt jedenfalls praktisch zur Annahme einer gewissen Bindung in diesen Sonderfällen.

VII. Ohne die Genehmigung vorgenommene Vollstreckungen und die Frage ihrer Heilung durch nachträgliche Genehmigung.

Ohne die Devisengenehmigung vorgenommene Vollstreckungen sind nach den Ausführungen zu B mangels Vorliegens einer wesentlichen Voraussetzung für die Zulässigkeit der Vollstreckung unzulässig. Es besteht lediglich die formelle Pfandverstrickung, dagegen ist ein Pfändungspfandrecht wirksam nicht entstanden. Der Mangel der Vollstreckung kann vom Schuldner mit der Erinnerung aus § 766 ZPO. geltend gemacht werden und führt nach Anhörung des Gläubigers zur Aufhebung der beanstandeten Vollstreckungsmaßnahmen.

Für die Praxis von größter Bedeutung ist die Frage, ob der Mangel der Genehmigung nachträglich durch Beseitigung des Anstandes behoben werden kann. Die Devisengesetzgebung selbst enthält Vorschriften darüber nicht. Durch § 1 DurchfVO. a. F. XII, welche Bestimmung jetzt in § 29 DevVO. aufgenommen ist, ist die Heilung von Verstößen gegen die Devisenbestimmungen für Rechtsgeschäfte, und zwar mit rückwirkender Kraft ausdrücklich vorgesehen worden.

Eine entsprechende Anwendung der Bestimmung auch auf Vollstreckungen erscheint mit Rücksicht darauf, daß der Gesetzgeber trotz der vielfachen Erörterung der Frage in der Literatur die Heilung nur für Rechtsgeschäfte angeordnet hat, nicht angängig. Die Frage ist deshalb nach allgemeinen vollstreckungsrechtlichen Grundsätzen zu beurteilen.

Im Vollstreckungsrecht ist die Frage der sog. Heilbarkeit von Mängeln in den wesentlichen Voraussetzungen der Zwangsvollstreckung streitig (vgl. Stein-Jonas, Anm. I zu § 750 ZPO.; Förster-Kann, Anm. 5 zu § 750 ZPO.). In Literatur und Judikatur ist im Laufe der Zeit immer mehr durchgedrungen und bildet heute die herrschende Ansicht (RG.: RG. 20, 433; 25, 368 und bei Gruch. 28, 845; vgl. ferner auch KG.: KGJ. 34, A 323: 43, A 243 und so wohl auch 8. ZivSen.: JW. 1927, 1323), die Meinung, daß die nachträgliche Behebung eines solchen Mangels als die Vollendung des bis dahin nur unfertigen Vollstreckungstatbestandes (vgl. Förster-Kann a. a. O.) eine Heilung des Vollstreckungsaktes mit Wirkung von der Beseitigung des Mangels herbeiführt. Es ist allerdings nicht zu verkennen, daß der Wortlaut des Gesetzes, insbes. der des in dieser Richtung meist verletzten und erörterten § 750 Abs. 1 ZPO. dem entgegensteht und mit Rücksicht auf die Mängel in derartigen Fällen ein wirksames Pfandrecht zunächst nicht entsteht. Andererseits aber erscheint erheblich, daß die vom gegenteiligen Standpunkt aus in derartigen Fällen notwendig werdende besondere Aufhebung der Pfändung und sofortige Bewirkung einer erneuten Vollstreckung auf nichts anderes als eine zwecklose Formalität hinausläuft (so vor allem das RG.) und die Interessen des Schuldners auch vom Standpunkt der herrschenden Ansicht aus hinreichend gewahrt sind. Denn dafür, daß die herrschende Meinung nicht zu einem Freibrief für unzulässige vorzeitige Vollstreckungen führt, sorgt die Amtspflicht der Vollstreckungsorgane und deren Schadenshaftung (so richtig Stein-Jonas a. a. O.). Es wäre deshalb sachwidrig, den Gläubiger in diesen Fällen zur Aufhebung der Pfändung und zum Beginn einer neuen Vollstreckung zu zwingen.

Die Anwendung dieser Grundsätze auch auf die gleichartigen Fälle der fehlenden Devisengenehmigung erscheint gerechtfertigt. Infolge eines solchen Mangels fehlerhafte Vollstreckungen heilen sonach mit Wirkung von der nachträglichen Genehmigung ab (vgl. hierzu auch den Beschl. der 9. ZivK. des LG. I in Berlin v. 27. April 1932, 209 T 905/32, abgedr. unten S. 2048; neuerdings ebenso Caro: DNotZ. 1932, 221; Skolny a. a. O.).

E. Vollstreckung in das unbewegliche Vermögen.

Die Streitfrage, ob die Übertragung der Forderung gegen den Ersteher auf einen dinglich berechtigten Ausländer im Zwangsversteigerungsverfahren nach § 118 ZwVerstG. der Genehmigung bedarf (Hofmann: JW. 1931, 3599; Hartenstein: JW. 1932, 325; Guckenheimer: JW. 1932, 986 ff.) hat durch Ziff. 34 der Richtlinien II ihre Erledigung in der Weise gefunden, daß eine Genehmigung für nicht erforderlich erklärt worden ist. Hervorzuheben ist ferner, daß nach Ziff. 72 Richtlinien II die Rückgabe einer von einem Ausländer oder Saarländer nach § 77 ff. ZwVerstG. geleisteten Sicherheit (Bietungskaution) keiner Genehmigung bedarf, und daß ferner nach Ziff. 73 ohne Genehmigung Zah-

lungen zugunsten von Ausländern, welche Gerichte oder Gerichtsvollzieher von Amts wegen zu bewirken haben (Versteigerungserlös) an eine Devisenbank mit der Maßgabe geleistet werden können, daß über das entstandene Guthaben nur mit Genehmigung verfügt werden darf, wenn die Gerichte oder Gerichtsvollzieher gleichzeitig der Stelle für Devisenbewirtschaftung Berlin Mitteilung machen. Zum Schluß sei in diesem Zusammenhang noch auf die grundsätzlichen Entsch. des KG. v. 24. Febr. 1932, 12 W 13271/31 und 4. Mai 1932, 12 W 3807/32 (JW. 1932, 1980 f., 1982 f.) verwiesen.

Die Kraftfahrzeugverkehrsverordnung vom 10. Mai 1932.

(RGBl. I, 193.)

Von Rechtsanwalt Dr. Konrad Landsberg, Naumburg a. S.

Zum viertenmal in den neun Jahren seit der grundlegenden Fassung von 1923 hat der Reichsverkehrsminister von der Befugnis aus §§ 6, 27 KraftfG. Gebrauch gemacht und eine umfassende Neugestaltung der „VO. über Kraftfahrzeugverkehr" (KraftfVerkVO.) erlassen (ungerechnet sechs kleinere AbändVO.). Die VO. v. 10. Mai 1932 (RGBl. I, 193) enthält im Hauptartikel I 76 Nummern, dazu ausführliche Übergangsbestimmungen usw. in fünf weiteren größeren Artikeln. Wegen dieses Umfangs ist im Anschluß an die eigentliche AbändVO. noch einmal der neue Wortlaut des ganzen Gesetzes veröffentlicht worden. Es handelt sich in der Tat nicht nur um viele, sondern auch um einschneidende Bestimmungen.

Das neue Gesetzeswerk ist eben wegen jener besonderen Verordnungsbefugnis der Reichsregierung nicht den parlamentarischen Weg gegangen und darum bei seiner Entstehung auch weit weniger der öffentlichen Kritik ausgesetzt gewesen als Gesetzesentwürfe sonst.

Die letzte größere Abänderung in der VO. v. 24. Okt. 1930 hatte längst nicht die Bedeutung der vorliegenden; und viele gerade der wichtigsten neuen Bestimmungen gehen in ihrer Entstehungsgeschichte auf Zeiträume zurück, die noch vor jener VO. liegen. Schon damals war eine umfassendere Neuregelung geplant; die ihr sich entgegenstellenden Widerstände sind offenbar zum Teil in der Zwischenzeit beseitigt worden, wie verschiedene damals geplante, jetzt wieder aufgetauchte Bestimmungen ergeben.

Zweifellos entspricht einer modernen Auffassung, wie die neuere ausländische Entwicklung zeigt, nicht mehr der Versuch, alle Einzelfälle des Verkehrs in einem Gesetz tatbestandsmäßig zu erfassen. Das muß an der ungeheuren Vielfältigkeit des lebendigen Verkehrs scheitern. Trotzdem sucht die deutsche Gesetzgebung diese Vollständigkeit zu erreichen, und die neue KraftfVerkVO. soll eine weitere Annäherung an dieses Ziel bedeuten. Daß es in manchen Einzelheiten Zweifel ausräumt und Streitfragen schlichtet, läßt sich nicht verkennen.

Die KraftfVerkVO., und mit ihr daher die neuen Vorschriften, zerfällt in zwei deutlich trennbare Teile, nämlich die mehr verwaltungstechnischen Bestimmungen, Zulassungsanordnungen usw., d. h. §§ 3—14, 32, 32a, 35, 35a ff. auf der einen und die eigentlichen Fahranweisungen, d. h. §§ 15 ff. auf der anderen Seite.

1. Die Veränderungen in der ersten dieser beiden Gruppen entbehren größerer Allgemeinbedeutung. Es handelt sich vielfach um redaktionelle Säuberung, sonst um Änderungen technischer Art. Alles Dinge, die von Wichtigkeit etwa für polizeiliche Kontrollmaßnahmen u. dgl. sind, aber nicht eigentlich für das moderne Verkehrsrecht.

Es sei verwiesen auf die Ergänzung zu § 3: Verbot mehr als dreiachsiger Fahrzeuge. Hier kann aber die oberste Landesbehörde mit besonderer ministerieller Zustimmung Ausnahmen zulassen, wie der neue Abs. 2 § 36a ergibt. Selbstverständlich sind Anhängerachsen hierbei nicht eingerechnet, so daß beispielshalber ein aus zwei Wagen bestehender Lastzug zusammen sechs Achsen haben darf.

Erwähnt seien Abänderungen der Vorschriften über das Schild mit technischen Angaben (Abs. 5 § 4), das jedes Kraftfahrzeug führen muß. Hier ist die Angabe der Pferdestärkenzahl nicht mehr erforderlich, da neuerdings der Begriff des Hubraums (Zylinderinhalts) maßgeblich ist. Weiter sind die Vorschriften über Kennzeichen, ihre Form und Größe abgeändert. Die zuletzt schon unter dem bisherigen Rechtszustand von den Polizeiverwaltungen geduldeten, zur Diebstahlsabwehr in Aufnahme gekommenen Prägeschriftschilder sind ausdrücklich erlaubt (§ 8 Abs. 6); das hintere Kennzeichen darf auch helle Schrift auf dunklem Grunde tragen, wenn es von innen beleuchtet wird usw.

Neu ist (Nr. 6 Abs. 1 § 4) die Pflicht zur Führung eines roten (nicht gelbroten) Schlußlichts an jedem Wagen. Die Benutzung des vielfach gebräuchlichen rot aufleuchtenden Stopplichts daneben bleibt natürlich unbenommen.

Von größerer Bedeutung ist hier eigentlich nur die Neufassung des § 8, wonach auch Krafträder fortan ein hinteres Kennzeichen zu tragen haben. Damit ist eine alte Forderung der Polizeiverwaltungen erfüllt, die übrigens im Auslande fast durchweg schon Geltung hat. Der bisherige Rechtszustand erschwerte in der Tat die Feststellung von Krafträdern erheblich. Die Einführung der hinteren Kennzeichen ist durch Art. II Abs. 3 (Übergangsbestimmungen) bis zum 1. Juli 1933 hinausgeschoben worden; also eine Schonfrist, ähnlich der seinerzeit bei Einführung der Rückstrahler für Fahrräder bestimmten.

Ein neuer Abs. 3 zu § 14 ordnet an, daß der Führer eines mehr als acht Personen befördernden Wagens mindestens 21 Jahre alt und mindestens seit einem Jahr im Besitze des Führerscheins sein muß. Hier hat man offenbar die größere Schwierigkeit und Verantwortung zum Ausdruck bringen wollen, die mit dem Lenken von Personenomnibussen verknüpft ist; auch der Führerschein Klasse 2 schien wohl genügenden Schutz nicht zu bieten. In den gleichen Zusammenhang gehört die neue Nr. 12 § 31 Abs. 1. Bei Anhängern für Beförderung von mehr als acht Personen muß danach eine Verständigungsvorrichtung zwischen Führer und Anhänger angebracht werden, d. h. ein Telephon.

Eine weitere Gruppe von teilweise weniger interessierenden Anordnungen betrifft die Anhängerfrage, und zwar sowohl den zweckbestimmten Anhänger für Last- und Personenbeförderung, wie auch den gelegentlichen Schlepptransport von Kraftfahrzeugen, der nach Pannen oder Unfällen vorkommt. Der zweckbestimmte Anhänger muß das Kennzeichen des Hauptwagens tragen, hinten oder auf beiden Seiten (§ 32 Abs. 6). Bei Auslandsfahrten ist jedoch (wegen internationaler Vereinbarung) das hintere Kennzeichen vorgeschrieben. Die Anhängerkennzeichen brauchen nicht beleuchtet zu sein. Der Anhänger muß aber ein rotes Schlußlicht tragen.

Für im Notfall mitgeschleppte Kraftfahrzeuge gelten die ins einzelne gehenden Vorschriften des gänzlich umgeformten § 34. Das geschleppte Fahrzeug muß besetzt, lenk- und bremsfähig, die Schleppleine nicht länger als 5 m und durch Lappen od. dgl. besonders kenntlich gemacht sein. Das geschleppte Fahrzeug muß mindestens links ein seitliches Licht führen und hinten durch sein eigenes Kennzeichen oder ein rotes Licht beleuchtet sein.

Eine große Reihe von Vorschriften (§ 32a) befaßt sich weiter mit der Beschaffenheit von Anhängern hinter Zugmaschinen. Die bestehen gebliebenen alten Bereifungsvorschriften für Anhänger (§ 32 Abs. 1 Nr. 2) dürfen außer acht gelassen, d. h. unbereifte Anhänger gebraucht werden, im wesentlichen dann, wenn die Zugmaschine nicht schneller fährt als 8 km in der Stunde.

Die Abänderungen für Kleinkrafträder sind bedeutungslos (Kennzeichengröße u. dgl.). Die Anweisung über die Prüfung der Führer von Kraftfahrzeugen, d. i. die Anlage zur KraftfVerkVO., ist in Einzelheiten (Punkt f, Gehörprüfung) ergänzt worden. Ohne allgemeines Interesse sind endlich einige Abänderungen der VO. über internationalen Kraft-

fahrzeugverkehr, die internationalen Abmachungen angepaßt worden ist.

2. Fast durchweg bedeutungsvoll sind dagegen die neuen allgemeinen Verkehrsregeln.

a) Die Frage der Zeichengebung ist umfassend neu geregelt worden. Es darf, sofern ein Lichtzeichen gegeben wird, nur mehr gelbrotes Licht, nicht auch rein rotes (wegen des Schlußlichts, vgl. oben), wie bisher, verwendet werden. Verboten sind, und das ist eine Bestimmung, die allgemein lebhaft begrüßt werden wird, jene oft geradezu verhängnisvollen Kennzeichen, die nur auf einer Wagenseite wirksam oder ständig in Beleuchtung waren, d. h. dauerbeleuchtete Pfeile, die lediglich ihre Richtung veränderten, und die schon auf wenige Meter nicht mehr erkennbaren Trommeln. Es dürfen fortan nur Zeichen benutzt werden, die auf „der Seite des Kraftfahrzeugs, nach der abgebogen werden soll, den Umriß des Kraftfahrzeugs" verändern. M. a. W. nur noch die im täglichen Gebrauch einzig bewährten Hebelwinker sind erlaubt. Die Schonfrist für die alten Einrichtungen ist bis zum 1. Jan. 1934 erstreckt worden. Das liegt wohl im Interesse der Betroffenen, aber nicht dem des Verkehrs, der schleunige Entfernung dieser Kennzeichen verlangt.

Endlich hat man durch Neufassung des § 26 eine Gesetzeslücke in erwünschter Weise geschlossen, die zu ebenso heftigem wie unfruchtbarem Streit in der Rechtsprechung geführt hatte. Bisher war unklar, wie der Fahrer eines geschlossenen Wagens die vorgeschriebenen Halt- oder Abbiegezeichen mit seinem Arm geben sollte, wenn er mechanische Einrichtungen nicht besaß: er war ja von hinten nicht oder nur schlecht sichtbar. Jetzt ist im Anschluß an die allgemeine Verkehrsübung bestimmt worden, daß in solchen Fällen Zeichen unterbleiben dürfen, wobei selbstverständlich der Führer zu besonderer Vorsicht angehalten ist.

§ 27 (Zeichengebung der Verkehrsbeamten und Verhalten an verkehrsgeregelten Straßenkreuzungen) ist im wesentlichen nur redaktionell geändert worden. Wichtig und fortschrittlich ist aber eine neue Bestimmung, wonach in Straßen mit Verkehrsregelung bei freier Geradeausfahrt auch nach links abgebogen werden darf, wenn von Fahrzeugen, die auf der Gegenseite herankommen, Gefahr nicht droht. Das Fehlen dieser Vorschrift hatte häufig unliebsame Verkehrsballungen zur Folge; das Linksabbiegen war oft unmöglich, wenn nicht der Verkehrsbeamte besondere Anordnungen traf.

b) Die umstrittene Frage, ob Trunkenheit am Steuer strafbar sei, ist (Abs. 2 § 17) bejaht. Danach darf ein Kraftfahrzeug nicht führen, „wer unter der Wirkung von geistigen Getränken oder Rauschgiften steht und infolgedessen zur sicheren Führung nicht imstande ist". Die gesetzgeberische Absicht ist ohne Zweifel zu billigen und die Bestimmung daher notwendig, insbes. wenn man mit der herrschenden Meinung (RG. gegen OLG. Dresden) dem § 17 a. F. den Charakter einer selbständigen Strafnorm abspricht. Aber über die Fassung dürfte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein. Ein wirklich brauchbarer Maßstab ist damit nicht gegeben.

c) In § 18 Abs. 2 sind (wie auch sonst, z. B. §§ 4, 32, 48 Abs. 2) die Worte „zum Stehen gebracht" durch „angehalten" ersetzt worden. Es scheint, als habe man aus freilich nicht näher erkennbaren sprachlichen Gründen das neue Wort gewählt; eine sachliche Änderung liegt darin nicht.

Dieser so vielen Straf- und Zivilprozessen zugrunde liegende Abs. 2 § 18 ist aber auch um einen neuen Fall bereichert worden. Es fehlt zwar leider weiterhin an einer brauchbaren Erläuterung der mystischen „kürzesten Entfernung". Aber erweiternd hat man angeordnet, daß vor Eisenbahnübergängen langsam, mit Haltemöglichkeit gefahren werden muß, falls nicht „unzweifelhaft erkennbar" ist, daß kein Zug naht. Hiermit wird ein alter Wunsch der Reichsbahn erfüllt. Es ist aber anzunehmen, daß sich nichts an der Verantwortung der Bahn für gefährliche Übergänge hierdurch ändert!

d) Dem Anwachsen des Straßenlärms will die Neufassung des Abs. 1 § 19 steuern. Das Hupen soll danach auf die anderen Straßenbenutzern gefährlichen Situationen und auf die Ankündigung zum Überholen beschränkt werden. Insbesondere ist fortan verboten, durch dauerndes Signalgeben sich Platz zu schaffen. Diese Sondervorschrift wird aber kaum praktische Bedeutung erlangen. Denn der Nachweis, daß nicht gerade Wegebenutzer gefährdet waren, wird gegen den angeklagten Kraftwagenführer schwer zu erbringen sein.

e) Allgemein begrüßen werden die Kraftfahrer eine Streichung im § 21 Abs. 1: das Kurvenschneiden ist sinnvollerweise nur noch an unübersichtlichen Wegekrümmungen verboten. Auch scharfe Kurven dürfen also vernünftigerweise geschnitten werden, wenn sie frei übersichtlich und andere Wegebenutzer nicht in der Nähe sind.

f) Eine alte Streitfrage sucht der neue Abs. 2 § 21 zu schlichten: die nach der Benutzung von Einbahnstraßen auch auf der linken Seite.

Leider ist die Lösung hier unbefriedigend, weil unklar. Es soll danach auch links gefahren werden können, „soweit" der Fahrer „an der Einhaltung der rechten Seite des Weges behindert" ist (selbstverständlich dann nicht, wenn die Einbahnstraße von entgegengesetzt fahrenden Schienenfahrzeugen benutzt wird, in Wirklichkeit also eine echte Einbahnstraße nicht ist). Eine weitere Bestimmung aber dürfte in gewissem Gegensatz zu der vorigen stehen: langsam fahrende Fahrzeuge sollen auch in Einbahnstraßen „möglichst" die äußerste rechte Seite einhalten. Der Gegenteilsschluß aus dieser letzteren Bestimmung müßte der sein, daß schnellfahrende Fahrzeuge nicht „möglichst" die äußerste rechte Seite der Einbahnstraße einzuhalten brauchen. Aber dem steht wieder die oben angeführte Einschränkung des Satzes entgegen, der mit „soweit" beginnt. Klarstellung und Umredaktion wird nötig sein!

g) Durch eine ebenfalls nach Richtung und Inhalt wenig klare, gewiß aber auch im ganzen unwichtige Vorschrift ist § 22 Abs. 2 ergänzt. Danach sollen auf Straßen, die wegen zu großer Enge ein Ausweichen unmöglich machen, Personenomnibusse im öffentlichen Verkehr stets durchfahren dürfen. Es läßt sich nicht erkennen, wo hier die Abweichung von Satz 1 Abs. 2 liegen soll, auch übrigens nicht der Grund bevorzugter Behandlung des Autobusverkehrs.

h) Eine Reihe von Vorschriften bezieht sich auf das Verhältnis von Kraftwagen und Schienenfahrzeug, d. h. Straßenbahn.

Eine Selbstverständlichkeit wird in Erweiterung des § 23 Abs. 1 besonders festgelegt, daß nämlich Schienenfahrzeuge da links überholt werden dürfen, wo rechts der Straßenraum nicht ausreicht. Zweifellos war dies nach dem bisherigen Rechtszustand schon möglich (vgl. etwa KG.: Deutsches Autorecht 29, 304; BayObLG. ebenda 30, 235), wenn auch nicht besonders gesetzlich festgelegt. Von selbst versteht sich ferner die ausdrücklich erteilte Erlaubnis zum allgemeinen Linksüberholen von Schienenfahrzeugen, die in einer Einbahnstraße in richtiger Fahrtrichtung verkehren.

Die Neufassung des Abs. 2 § 23 dürfte ebenfalls eine Änderung des bisherigen Rechtszustands nicht bringen, obschon sie auf den ersten Blick so aussieht. Der Fall des „im Anhalten oder Anfahren begriffen"-seins ist nur scheinbar neu, da nach vernünftigem Verkehrsgebrauch und der Rechtsprechung ein in diesem Zustand befindliches Schienenfahrzeug ebenso zu behandeln war wie ein fest haltendes. So ist auch der neue Satz, daß der Führer in solchen Fällen anzuhalten hat, eine Selbstverständlichkeit.

Endlich hat man in eindeutiger Weise den erbitterten alten Streit um das Vorfahrtsrecht der Straßenbahn geschlichtet. Es besteht nicht mehr, kann nur in ganz besonderen Einzelfällen polizeilich angeordnet werden (§ 24 Abs. 3).

i) Die Vorschriften für das Überholen sind in Abs. 3 und 4 § 23 geändert worden.

Eine Selbstverständlichkeit enthält Abs. 3. Denn im Rahmen der allgemeinen Sorgfaltspflicht lag von jeher, daß man nach dem Überholen erst noch eine ausreichende Entfernung hindurch neben der Fahrbahn des Überholten blieb, um dann erst vor ihn zu fahren. Die Bestimmung ist also durchaus überflüssig; auch ist ein wenig geglückter sprachschöpferischer Versuch zu vermerken: es heißt hier, daß der vorfahrende Wagen sich vor den überholten „setzt"!

In Abs. 4 findet sich wieder die Erfüllung eines Reichsbahnwunsches. Danach darf an Eisenbahnübergängen in

Schienenhöhe nicht überholt werden. Wichtiger ist aber der weitere Zusatz, daß auch an Wegekreuzungen nicht überholt werden darf. Hierdurch wird an den alten Streit über das Verhältnis von § 18 Abs. 2 zu § 23 Abs. 4 gerührt, ohne daß größere Klarheit entsteht. Der reichsgerichtlichen Rechtsprechung (vgl. insbes. die bekannte und viel angegriffene Entscheidung JW. 1931, 856) ist damit freilich Rechnung getragen. Trotzdem wird man die Notwendigkeit der Bestimmung nicht einsehen können. Es ist selbstverständlich, daß nur überholt werden darf, wo zweifelsfrei feststeht, daß der zu Überholende nicht in einen Seitenweg einbiegen wird. Warum es aber verboten sein soll, wenn etwa durch ein Zeichen oder sonstwie die Gefahrlosigkeit erkennbar wird, ist nicht ersichtlich. Die Bestimmung kann da, wo viele Feldwege die Hauptstraße kreuzen, zu einer bösen Verkehrsbehinderung werden.

k) Ein neuer § 23a ist eigens für die Frage des Sommerwegs geschaffen worden. Es wird klargestellt, daß der Sommerweg als selbständiger Weg neben der Hauptstraße, also mit eigner rechter und linker Fahrseite zu gelten hat. Dabei darf und muß man, falls sonst kein Raum mehr bleibt, beim Überholen oder Ausweichen beide Straßen benutzen. Kraftomnibusse und schwere Lastwagen dürfen, um den für sie gefährlichen Sommerweg zu vermeiden, auf der Hauptstraße stehen bleiben. Das ihnen begegnende Fahrzeug hat dann links um sie herumzufahren. Dem Kraftomnibus ist für Sonderfälle auch hier wieder das oben (g) erwähnte Ausnahmerecht nach § 22 Abs. 2 eingeräumt worden.

Die ganze Regelung entspricht der seit langem im Verkehr allgemeinen Übung.

l) Der Streit um die Frage, was ein Hauptverkehrsweg sei, hat durch die Neufassung und Erweiterung des § 24 vorläufig ein Ende gefunden. Auch hier hat sich die Praxis siegreich durchgesetzt. Folgende Leitsätze lassen sich herausheben:

1. Hauptverkehrsstraßen sind die „Fernverkehrsstraßen“, d. i. die großen nach einem Netze neuerdings durchlaufend mit Nummern bezeichneten Überlandstraßen, Wege mit Straßenbahnverkehr, Wege, die durch polizeiliche Anordnung zu Hauptverkehrswegen bestimmt und als solche gekennzeichnet sind, endlich außerhalb der Ortschaften die Wege, durch die sich tatsächlich der Hauptverkehr bewegt.
2. An Kreuzungen gleichwertiger Wege hat der von rechts Kommende die Vorfahrt, an Kreuzungen gewöhnlicher Seitenwege mit einem Hauptverkehrsweg stets der, der den Hauptverkehrsweg befährt. Verkehrsbeamte können von Fall zu Fall eine andere Regelung treffen.
3. Will eins von zwei sich begegnenden Fahrzeugen die Fahrbahn des anderen kreuzen, so hat das geradeaus weiterfahrende die Vorfahrt, eine Bestimmung, die nach herrschender Rechtsprechung (RG., BayObLG.) schon bisher galt.

Die Neuregelung hat vor allem die Unklarheiten und Gefahrenquellen beseitigt, die sich für Ortskundige nach bisherigem Rechtszustand ergaben.

m) Die Vorschriften des § 28 über das Aufstellen und Parken von Kraftfahrzeugen sind teilweise (Abs. 2 und 3) neugefaßt, aber sachlich kaum verändert worden.

n) Endlich hat man in einem Schlußsatz zu Abs. 3 § 30 erfreulicherweise eine gegenüber widerspruchsvoller Rechtsprechung (BayObLG. und KG. 3. StrSen. gegen KG. 1. StrSen. Dresden usw.) notwendige Klarstellung verfügt: Kenntnis einer örtlichen Polizeianordnung oder Kennenmüssen oder eine entsprechende Warnungstafel sind nunmehr Voraussetzung der Strafbarkeit. Es war ein unhaltbarer Rechtszustand, wenn ein ahnungsloser ortsfremder Kraftfahrer wegen Übertretung irgendeiner gleichgültigen lokalen Anordnung bestraft wurde. Ob freilich nicht das „Kennenmüssen“ geeignet ist, einige Unklarheit zu schaffen, steht dahin. Soll z. B. die Veröffentlichung einer VO. im Amtsblatt den Ortsansässigen bösgläubig machen? Vgl. „infolge von Fahrlässigkeit nicht kannte“ § 122 Abs. 2 BGB. Die Frage wird sich hoffentlich in der Praxis dadurch meist erledigen, daß überall die vorgeschriebenen Warnungstafeln auch angebracht werden.

o) Aus dem Rahmen der sonstigen Bestimmungen fällt, auch wegen der zivilrechtlichen Folgen, ein neuer Abs. 4 zu § 2, der dem üblichen Abzahlungsgeschäft beim Kraftwagenkauf Rechnung trägt. Danach obliegen die Eigentümerpflichten im Falle der Sicherungsübereignung dem unmittelbaren Besitzer, im Falle des Verkaufs unter Eigentumsvorbehalt dem Erwerber. Das ist eine für die Praxis nicht unwichtige Klarstellung.

Damit sind die wesentlichen Neuanordnungen kurz umrissen. Man darf hoffen, daß durch die Bereinigung mancher Streitfragen ein Teil der berechtigten Klagen von Kraftfahrern über Strafhärten verschwindet, um so mehr, als ja die Polizeiverwaltungen allerorten dazu übergehen, bei geringfügigen Verstößen nur zu verwarnen.

Für die nächste Fassung des Gesetzes — sie wird bei der allgemeinen Verkehrsverdichtung kaum allzu lange auf sich warten lassen, wenn es bei der gesetzgeberischen Vollständigkeitstendenz bleibt! — sei ein formaler Wunsch ausgesprochen: Die KraftfVerkVO. ist mehr als andere Gesetze für die breite Allgemeinheit bestimmt, für die Vielen, die schon heute den Führerschein besitzen, eigentlich aber für alle Bürger, die sich im modernen Verkehr bewegen müssen. Sie bedarf daher einer sprachlichen Umgestaltung. Ihre heutige Fassung ist in zu vielen Sätzen unglücklich und schwer verständlich. Hier bietet sich eine Aufgabe für den Deutschen Sprachverein. Man sollte aus gleichen Erwägungen das Gesetz überhaupt in jene oben gekennzeichneten zwei Abschnitte (verwaltungsmäßige Anordnungen und Fahranweisungen) zerlegen, deren Bestandteile in der heutigen Fassung noch unzweckmäßig durcheinandergehen.

Das neue Vorfahrtsrecht.

Von Rechtsanwalt Dr. Arthur Brandt, Berlin.

Zahlreiche Unfälle ereignen sich an Straßenkreuzungen, an denen eine Verkehrsregelung nicht stattfindet. Es ist daher eines der wichtigsten und für die Verkehrssicherheit bedeutsamsten Probleme, das Verhalten der an einer Straßenkreuzung gleichzeitig ankommenden Fahrzeuge gesetzlich zu regeln und einheitlich zu bestimmen, welchem Fahrzeug das Privileg der Vorfahrt zusteht. Nach der bisherigen Rechtslage hatte an Kreuzungen und Einmündungen von Wegen in erster Linie das auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem aus einem Seitenwege kommenden Fahrzeuge. Subsidiär, also dann, wenn beide sich kreuzende Straßen gleichen Verkehrsrang haben, nämlich entweder beide Hauptverkehrswege oder beide Seitenwege sind, hatte das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt (§ 24 KraftfVerkVO.).

Was unter einem „Hauptverkehrswege“ zu verstehen ist, war im Gesetz nicht definiert. Die Auslegung dieses Rechtsbegriffes blieb vielmehr der Rechtsprechung überlassen. Hieraus ergab sich eine bedenkliche und die Verkehrssicherheit in höchstem Maße gefährdende Unklarheit in der Praxis. Die Rechtsprechung entwickelte den Grundsatz der Relativität von Hauptweg und Seitenweg. Eine Straße konnte im Verhältnis zu einem sie kreuzenden Nebenweg als Hauptverkehrsweg angesehen werden und doch wieder einer sie kreuzenden anderen Straße gegenüber, die eine noch stärkere Verkehrsbedeutung hatte, als Seitenweg gelten. Maßgebend für den Charakter einer Straße war die Verkehrsfrequenz sowie die Bedeutung für den Durchgangsverkehr. Dieser von mir stets bekämpfte Grundsatz zwang den Kraftfahrer an jeder Kreuzung zum Rätselraten und barg namentlich für den nicht ortsansässigen

Fahrer ständige Gefahren. Die Versuche örtlicher Polizeibehörden, eine klarere Regelung zu schaffen, mußten naturgemäß die Verwirrung nur steigern. Denn eine so wichtige Materie wie das Vorfahrtsrecht kann unmöglich für die einzelnen Städte verschieden, sondern nur für das ganze Reich einheitlich normiert werden. So hat denn, wie vorauszusehen war, der in einzelnen Straßenordnungen unternommene Versuch, die mit Straßenbahngleisen versehenen Straßen zu Hauptverkehrswegen zu erklären (vgl. z. B. § 21 Abs. 2 BerlStraßenO.), die Situation nicht zu klären vermocht. Das RG. hatte sich wiederholt mit der naheliegenden Frage zu befassen, ob diese örtliche Regelung rechtswirksam sei und gelangte naturgemäß zu dem Schluß, daß diese Bestimmung der Straßenordnung angesichts der erschöpfenden Regelung der Materie des Vorfahrtsrechts durch die KraftfVerkVO. nur eine Vermutung dafür begründen könne, daß die mit Schienen versehenen Straßen den Charakter eines Hauptverkehrsweges hätten.

Die VO. über Änderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs v. 10. Mai 1932 hat sich bemüht, die aus der Unklarheit der bisherigen Bestimmungen resultierende Gefahrenquelle zu verstopfen. Die grundsätzliche Regelung: „primäres Vorfahrtsrecht für den Hauptweg — subsidiäres für das von rechts kommende Fahrzeug" ist beibehalten worden. Die Umdrehung der beiden maßgeblichen Sätze unter Voranstellung der Einräumung des Vorfahrtsrechts für das von rechts kommende Fahrzeug ist praktisch ohne Bedeutung. Einschneidend ist jedoch die Änderung, die darin zu sehen ist, daß das Gesetz nunmehr selbst die als Hauptverkehrswege anzusehenden Straßen bestimmt und die Auslegung dieses Begriffes der Rechtsprechung abnimmt. Hiernach gelten innerhalb geschlossener Ortsteile als Hauptverkehrswege nur zwei Arten von Straßen:

1. die mit Gleisen für Schienenfahrzeuge versehenen Wege;
2. diejenigen Wege, die von den Polizeibehörden als Hauptverkehrswege oder als Verkehrsstraßen erster Ordnung bestimmt und als solche gekennzeichnet sind.

Alle übrigen Wege sind Seitenwege. Damit ist, für den Stadtverkehr jedenfalls, der Grundsatz der Relativität von Hauptweg und Seitenweg aufgegeben und statt dessen ein jedem Kraftfahrer geläufiger absoluter Maßstab für die Vorfahrtsregelung geschaffen worden. Es kommt also in Zukunft weder darauf an, wie stark der Verkehr auf den einzelnen Straßen ist, noch wie breit die Wege sind und welche Verkehrsbedeutung ihnen zukommt. Der Kraftfahrer hat lediglich auf zwei Merkmale an Kreuzungen zu achten, die die zu überquerenden Straßen als Hauptverkehrswege kennzeichnen: Straßenbahnschienen oder Kennzeichen für Hauptverkehrswege bzw. Straßen erster Ordnung. Sind diese beiden Merkmale nicht gegeben, so hat er es mit einem Seitenweg zu tun. In diesem Falle hat es bei der Vorfahrt des von rechts kommenden Fahrzeugs sein Bewenden.

Die Neuregelung ist zu begrüßen. Daß man der Straßenbahn, deren unmittelbares Vorfahrtsrecht durch die VO. beseitigt wurde (§ 24 Abs. 3 u. 5), mittelbar und praktisch doch die Vorfahrt eingeräumt hat, indem man die mit Schienen versehenen Straßen sämtlich als Hauptverkehrswege gelten läßt, kann angesichts der dadurch wenigstens geschaffenen Klarheit ruhig hingenommen werden. Es mag zwar, wenn man sich von der Erwägung leiten läßt, daß die stark frequentierten Straßen privilegiert werden sollen, nicht zweckmäßig erscheinen, auch die mit nicht mehr benutzten Schienen versehenen Straßen als Hauptverkehrswege zu betrachten. Jedoch hat die Neuregelung den Vorzug, einen äußerlichen, auch dem Ortsfremden klar erkenntlichen Maßstab für das Vorliegen eines Hauptverkehrsweges geschaffen zu haben. Und nur auf die Klarheit kommt es entscheidend an, wenn man Unfälle ernsthaft verhüten will.

Verkehrsstraßen erster Ordnung oder die sonstigen von der Polizei zu Hauptverkehrswegen ernannten Straßen erhalten ihren Charakter als Hauptverkehrswege i. S. der VO. erst dann, wenn sie als solche kenntlichgemacht sind. Es genügt also nicht, die von der Polizei als Hauptverkehrswege angesehenen Straßen öffentlich bekanntzugeben und in die Liste der Hauptverkehrswege aufzunehmen (vgl. Anlage C zur BerlStraßenO.). Die äußere Kenntlichmachung ist notwendige gesetzliche Voraussetzung. Wie diese Signierung zu erfolgen hat, ist in der VO. nicht gesagt. Es gibt nur eine international erprobte Form der Sichtbarmachung von Hauptverkehrswegen: An allen Stellen, wo Seitenwege in die Hauptverkehrsstraßen einmünden oder sie kreuzen, wären weithin sichtbare Schilder mit der Aufschrift „Stop" anzubringen. Durch dieses auch dem ausländischen Fahrer bekannte und gebräuchliche Zeichen wird am besten auf das Nahen des Hauptverkehrsweges hingewiesen. Zugleich wird er dadurch suggestiv veranlaßt, seinen Wagen abzustoppen und in Schrittgeschwindigkeit an die Hauptverkehrsstraße heranzufahren.

Da die mit Gleisen versehenen Wege den Hauptverkehrsstraßen erster Ordnung gleichgestellt sind — beide haben den Charakter von Hauptverkehrswegen —, so ergibt sich die Konsequenz, daß jedes auf einer Verkehrsstraße erster Ordnung sich bewegende Fahrzeug auf alle von rechts kommenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen und diese vorbeizulassen hat, wenn ein mit Schienen versehener Weg die Straße kreuzt. Dies erscheint unzweckmäßig. Denn der Zweck der Neuregelung, auf den bedeutendsten Straßen den Verkehr fließend zu gestalten und rasch abzuwickeln, wird dadurch vereitelt. An jeder Einmündung eines auch noch so unbedeutenden, vielleicht sogar mit einem toten Schienenstrang versehenen Weges müssen nunmehr die Fahrzeuge auf der Hauptstraße erster Ordnung abstoppen, um die von rechts kommenden Fahrzeuge vorbeizulassen. Richtig wäre es gewesen, ein abgestuftes Vorfahrtsrecht in drei Klassen zu schaffen und wenigstens den Verkehr auf den Hauptstraßen erster Ordnung vor allen anderen Straßen zu bevorzugen.

Außerhalb geschlossener Ortsteile ist der allein mögliche absolute Maßstab leider nicht angewandt worden. Hier sind zu Hauptverkehrswegen bestimmt:

1. Die als Fernverkehrsstraßen bezeichneten Wege;
2. ferner auch diejenigen Wege, die nach den tatsächlichen Verhältnissen als Hauptverkehrswege anzusehen sind.

Als „Fernverkehrsstraßen" sind die großen, durchlaufend mit Nummern versehenen Reichsstraßen anzusehen. Es bedarf keiner Erörterung, daß der Verkehr auf diesen Straßen bevorzugt behandelt werden muß. Dieser Vorzug wird jedoch praktisch durch die zweite Bestimmung wieder aufgehoben. Da auch andere Wege entsprechend den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen als Hauptverkehrswege anzusehen sind, muß auch der auf den Fernverkehrsstraßen fahrende Automobilist vor jeder Einmündung und Kreuzung eines anderen Weges nach wie vor abstoppen und prüfen, ob nicht der kreuzende Weg „nach den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen" als Hauptverkehrsweg zu gelten hat. Es ist daher insoweit der Grundsatz der Relativität wieder beibehalten worden. Der Kraftfahrer muß sich an jeder Kreuzung den Kopf zerbrechen, welche Verkehrsbedeutung der kreuzenden Straße zukommt. Die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse werden ihm in der Regel fremd sein. Also bleibt ihm nichts anderes übrig, als vorsichtshalber doch lieber abzustoppen und allen von rechts kommenden Fahrzeugen die Vorfahrt zu lassen. Es ist nicht ersichtlich, was man mit dieser Vorschrift bezweckt hat. Zweifellos sollte der Verkehr auf den internationalen Überlandstraßen gefördert werden. Um dies zu erreichen, mußte man diesen Straßen in erster Linie ein Vorfahrtsrecht einräumen. Dies konnte um so leichter geschehen, als die Straßen durch Numerierung kenntlich gemacht sind. An jeder Einmündung einer anderen Straße läßt sich schon an der sichtbaren Nummer der Charakter der Fernverkehrsstraße klar erkennen. Wollte man, was an sich durchaus zweckmäßig wäre, die übrigen Straßen unterschiedlich behandeln und auch den bedeutenden Überlandstraßen den Vorrang vor den unbedeutenden Seitenwegen einräumen, so hätte auch dieses Ziel nur dadurch erreicht werden können, daß man das Straßennetz in drei Klassen einteilt:

a) Fernverkehrsstraßen (numeriert);
b) Provinzialstraßen oder Hauptverkehrswege zweiter Klasse (durch einheitliche Zeichen kenntlich gemacht);
c) Seitenwege.

Jeder Klasse wäre dann der Vorrang vor der folgenden ein-

zuräumen. Diese Regelung hätte im Gegensatz zur jetzigen in zwangloser und allgemeinverständlicher Form den praktischen Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen.

Endlich hat die VO. auch die alte Streitfrage geklärt, ob die Grundsätze des Vorfahrtsrechts dann Anwendung finden, wenn ein Fahrzeug die Fahrt eines ihm auf demselben Wege begegnenden, seine Fahrtrichtung beibehaltenden anderen Fahrzeuges kreuzen will. Diese Frage ist nunmehr, nachdem die oberen Gerichte in ihrer Rechtsprechung insoweit stark divergierten, in positivem Sinne entschieden. Auch auf diesen Fall findet das Vorfahrtsrecht Anwendung. Da das kreuzende Fahrzeug immer von links, das die Fahrt beibehaltende Fahrzeug immer von rechts kommt, so ist nunmehr dem geradeaus fahrenden Fahrzeug das Vorfahrtsrecht eingeräumt. Das zunächst entgegenkommende, dann aber einbiegende und die Fahrbahn des anderen kreuzende Fahrzeug hat, wie es ja jedem gewissenhaften Kraftfahrer selbstverständlich erschien, zurückzubleiben und das seine Fahrt beibehaltende Fahrzeug vorbeizulassen.

Voraussetzung der Anwendung des Vorfahrtsrechts bleibt immer, wie nicht übersehen werden darf, daß beide Fahrzeuge etwa gleichzeitig an der Kreuzung eintreffen. Welcher Vorsprung das vorfahrtsverpflichtete Fahrzeug berechtigt, vor dem anderen die Kreuzung zu passieren, ist auch jetzt nicht näher bestimmt. Der Kraftfahrer muß stets davon ausgehen, daß er nur dann eine privilegierte Fahrbahn kreuzen darf, wenn er nach der Verkehrserfahrung mit einem gefahrlosen Vorbeikommen sicher rechnen darf. Kommt es zum Zusammenstoß, so wird dies in der Regel ein Beweis dafür sein, daß seine Berechnung falsch war, und demgemäß den Vorwurf der Fahrlässigkeit begründen. Namentlich bei Kreuzungen von Hauptverkehrswegen, auf denen erfahrungsgemäß mit größeren Geschwindigkeiten gefahren wird, muß der Kraftfahrer auch weiter zurückliegende Fahrzeuge beachten und berücksichtigen, daß der geringe Abstand, der ihn vom hypothetischen Schnittpunkt der beiden Fahrbahnen trennt, durch die größere Geschwindigkeit des anderen Fahrzeuges wieder wettgemacht wird. Freilich sind auch hier Grenzen gesetzt: namentlich in der Großstadt muß, da andernfalls das vorfahrtsverpflichtete Fahrzeug bei starkem Verkehr überhaupt nicht vorwärts käme, schon ein relativ geringer Vorsprung zum Passieren der Kreuzung berechtigen.

Kündigung von Aufwertungshypotheken nach der 4. NotVO.

Für Forderungen, deren Zinssatz durch die 4. NotVO. v. 8. Dez. 1931 gesenkt worden ist, führt § 4 Best. über Zinssenkung auf dem Kapitalmarkt (RGBl. 1931, I, 702) auch Kündigungsbeschränkungen ein. Der Zweck dieser Vorschrift war offenbar der, den Gläubiger, der durch die NotVO. in seinem erwarteten Zinsgenuß gekürzt wird, daran zu hindern, alsbald das Kapital so rasch wie möglich zu kündigen.

Die Anwendung dieser Vorschriften auf Aufwertungshypotheken kann zweifelhaft sein (Munzer: JW. 1931, 3624).

Nach § 2 tritt die Zinssenkung bei Hypothekenforderungen ein, deren Laufzeit im allgemeinen mehr als ein Jahr beträgt. Hierzu gehören zweifellos Aufwertungshypotheken. Die Zinssenkung tritt gemäß § 12 mit dem 1. Jan. 1932 ein. War also bei einer Aufwertungshypothek für die Zeit nach dem 1. Jan. 1932 eine höhere Verzinsung als 6% vereinbart, so werden die Zinsen entsprechend § 1 von 8% oder weniger auf 6%, von mehr als 8% im Verhältnis von 8 : 6 usw. gesenkt. Für Forderungen dieser Art, deren Zinssatz herabgesetzt ist, bestimmt § 4 Abs. 1, daß der Gläubiger sie nicht vor dem 31. Dez. 1933 kündigen darf. Hieraus leitet z. B. Petersen: JW. 1932, 1328 her, daß auch bei Aufwertungshypotheken die Kündigungsbeschränkung eintritt.

Demgegenüber bestimmt aber § 4 Abs. 7, daß die Fälligkeitsvorschriften des AufwFällG. v. 18. Juli 1930 und der VO. v. 10. Nov. 1931 unberührt bleiben. Darin liegt anscheinend ein Widerspruch.

Wenn § 4 Abs. 7 nur von Fälligkeitsvorschriften, nicht auch von Kündigungsvorschriften spricht, so kann dies an der nicht genügend überdachten, sondern eiligen Abfassung der NotVO. liegen. Da bei NotVO. keine Gesetzesmaterialien oder Motive existieren, ist man zu ihrer Auslegung neben dem Wortlaut auf den Sinn der Bestimmungen angewiesen. Der Sinn der Vorschrift des Abs. 7 ist aber offenbar der, daß einerseits der Aufwertungsschuldner durch die Bestimmungen des AufwFällG. und der VO. v. 10. Nov. 1931 ausreichend geschützt ist, und daß andererseits dem Aufwertungsgläubiger nicht zuzumuten ist, mit seinen Rückforderungsansprüchen noch länger zu warten. Ebenso bemerkt Rosenfeld, Die privatrechtlichen Vorschriften der 4. NotVO. S. 17: „Hinsichtlich der Fälligkeit verbleibt es bei dem AufwFällG. Dies erscheint im Hinblick darauf, daß es sich bei den Gläubigern der Aufwertungshypotheken um alte Forderungen handelt, die durch die Verluste der Inflationszeit ohnehin schon auf einen Bruchteil ihres Wertes reduziert sind, angezeigt."

Zu dem gleichen Ergebnis gelangt man auch bei der Betrachtung des § 4. Zunächst steht nach der authentischen Interpretation des Art. 12 der 1. DurchfVO. v. 23. Dez. 1931 (RGBl. 793), was vor deren Erlaß zweifelhaft sein konnte, fest, daß Beschränkungen nur bezüglich der Kündigung von Forderungen angeordnet sind, daß aber Fälligkeiten, die ohne Kündigung eintreten, unberührt bleiben. Wird also eine Forderung an einem bestimmten Kalendertage oder bei Eintritt eines bestimmten Ereignisses fällig, ohne daß es bei ihr einer Kündigung bedarf, so ändert die Zinssenkung hieran nichts.

Aufwertungshypotheken werden aber, wie § 2 AufwFällG. angeordnet, nicht von selber an einem bestimmten Kalendertage fällig, sondern bedürfen zur Fälligkeit der Kündigung, und zwar mit Frist von einem Jahr. Es kann also der hier entwickelten Ansicht nicht entgegengehalten werden, daß § 7 nur von „Fälligkeitsvorschriften", nicht auch von „Kündigungsvorschriften" spricht. Denn die Fälligkeit einer Aufwertungshypothek wird durch deren Kündigung hervorgerufen. Infolgedessen schließen „Fälligkeitsvorschriften" in diesem besonderen Falle auch die „Kündigungsvorschriften" ein. Dadurch dürfte der oben wiedergegebene Zweifel von Munzer widerlegt sein.

Ferner aber ist der Abs. 7 in den § 4 eingesetzt, der die Kündigungsbeschränkungen als Folgen der Zinssenkung regelt. Sollte eine Kündigungsbeschränkung auch bei Aufwertungshypotheken angeordnet werden, so hätte Abs. 7 nicht in den § 4 Aufnahme gefunden, sondern es wäre voraussichtlich ein besonderer Paragraph für die Vorschrift des Abs. 7 gewählt worden, wie für die Zinssenkung der Aufwertungshypothek die besondere Vorschrift in § 3 gegeben ist, während die Zinssenkung der übrigen Hypothekenforderungen in § 2 geregelt ist.

Schließlich bildet § 4 Abs. 7 die lex specialis für Aufwertungshypotheken gegenüber der allgemeinen Vorschrift des § 4 Abs. 1 für sonstige Hypothekenforderungen. Daraus löst sich der scheinbare Widerspruch zwischen Abs. 7 und Abs. 1.

Die vorstehend entwickelte Ansicht wird auch von den Schriftstellern geteilt, die sich zur NotVO. über die Zinssenkung geäußert haben (Schlegelberger, Zinssenkung, 4. Aufl., § 4 und Rosenfeld a. a. O. zu § 4).

Eine Erhöhung des Zinssußes über das gesetzliche Maß hinaus ist bei Aufwertungshypotheken nur auf Grund von Vereinbarungen möglich, bei denen entweder die Fälligkeit der gekündigten Aufwertungsforderung wieder hinausgeschoben ist, oder bei denen der Gläubiger für gewisse Zeit auf sein Kündigungsrecht verzichtet. Bei beiden Arten bleibt der Gläubiger trotz der Zinssenkung an die Prolongationsabrede gebunden, so auch Rosenthal a. a. O. zu § 3. Gleichwohl findet eine weitere Erstreckung der Fälligkeit nach § 4 nicht statt. Denn um die Aufwertungsforderung fällig zu machen, muß die Voraussetzung hierzu, nämlich die Kündigung mit einjähriger Frist, erfüllt sein.

War also eine Aufwertungshypothek vor dem Erlaß der 4. NotVO. zu einem Rückzahlungstermin gekündigt, der nach dem 31. Dez. 1931 liegt, und sollte v. 1. Jan. 1932 ab ein höherer als der gesetzliche Zinssatz gezahlt werden, so tritt die Zinssenkung nach §§ 1 und 2 ein und es verbleibt gemäß § 4 Abs. 2 bei der erfolgten Kündigung. War vereinbart, daß die Aufwertungshypothek an einem bestimmten Tage, z. B. am 31. Dez. 1933 fällig werden soll, so bleibt der Gläubiger trotz der Zinssenkung an diesen Rückzahlungstermin gebunden, Art. 12 DurchfVO. v. 23. Dez. 1931. Hatte eine Kündigung der Aufwertungshypothek bei Inkrafttreten der NotVO. noch nicht stattgefunden, war aber für die Zeit nach dem 1. Jan. 1932 ein höherer als der gesetzliche Zinsfuß vereinbart, wobei der Gläubiger auf sein Kündigungsrecht vorläufig verzichtet hat, so tritt die Zinssenkung ein, der Gläubiger ist aber gemäß § 4 Abs. 7 berechtigt, nach den Bestimmungen des AufwFällG. mit einjähriger Frist zum Schluß eines Kalendervierteljahrs zu kündigen.

RA. Dr. Max Oppenheim, Berlin.

Internationaler Kongreß für Rechtsvergleichung.

(Veranstaltet von der Académie internationale de droit comparé.)
Haag, Friedenspalast, 2.—6. August 1932.

Vorsitzender: Richter am Haager Weltgerichtshofe Bustamente, Havanna.

20 Verhandlungsgegenstände: JW. 1932, 566 4 Sektionen (Allgemeines; Zivil- und Prozeßrecht; Handelsrecht; Öffentliches und Strafrecht). Es sind — aus fast allen Ländern der Welt — zirka 200 Landesreferate zu jedem Thema bereits erstattet worden; aus dem Deutschen Reich sind solche, und zwar zu den beigefügten Themennummern, bisher eingegangen: LGPräs. Bergmann, Wiesbaden (Nr. 18); RA. Dr. Feder, Berlin (9); Prof. Dr. H. Gerland, Jena (16); Geh. JR. Prof. Dr. E. Heymann[1]), Berlin (5); RA. Dr. Willy Hoffmann, Leipzig (12); Prof. Dr. Jellinek, Heidelberg (13); Geh. JR. Prof. Dr. Wilh. Kisch, München (8); Prof. Dr. Klausing, Marburg (11); Geh. JR. Prof. Dr. Rabel, Berlin (2, 6 und 7); LGR. Schmitz, Berlin (20); MinR. Joh. Schwandt, Berlin (9); RA. Dr. Ernst Wolff, Berlin (10); Prof. Dr. Martin Wolff, Berlin (17). Von anderen stehen Beiträge noch aus. Für jedes Thema sind zwei bis drei Generalreferenten aus den verschiedensten Ländern bestellt. Aus Deutschland, Österreich und von der deutschen Universität in Prag haben Generalreferate übernommen: Prof. Dr. Balogh, Berlin (18); RA. Dr. Feder, Berlin (9); Geh. JR. Prof. Dr. E. Heymann, Berlin (5); Prof. Dr. Klausing, Marburg (11); KGR. Prof. Dr. Klee, Berlin (16); Prof. Dr. Kohlrausch, Berlin (15); Prof. Dr. Merkl, Wien (14); Prof. Dr. Poeschl, Graz (4); Prof. Dr. L. Rosenberg, Leipzig (8); Prof. Dr. Frhr. v. Schwerin, Freiburg (3); Prof. Dr. Sperl, Wien (17); Prof. Dr. Swoboda, Graz (6); Prof. Dr. E. Weiß, Prag (3); RA. Dr. E. Wolff, Berlin (10). Vom Auslande sind als Generalreferenten u. a. gemeldet: Roscoe Pound, Cambridge/M.; del Vecchio, Rom; Dubois, Paris; C. L. W. Meyer, Washington; Villalonga, Madrid; Meunier, Paris; C. Vivante, Rom; W. Lundstedt, Upsala; Walton, Oxford; Holdsworth, Oxford; Prof. Dr. Edw. Borchard, New Haven (8); Avv. Prof. G. Chiovenda, Rom; Piola Caselli, Rom; R. Weiß, Paris; H. D. Williams, New York; J. Percerou, Paris; Escarra, Paris; Gutteridge, Cambridge; Homburg, Paris; Pasquier, Genf; J. Gascon Marin, Madrid; U. Aloisi, Rom; Pompe, Utrecht; Arnaud, Paris; Gidel, Paris; Jemolo, Bologna; Badevant, Paris, und viele andere bekannte Juristen.

Mitgliedsbeitrag: 12 Gulden holländischer Währung, einzusenden für die Kongreßleitung an die Rotterdamsche Bankvereeniging in Utrecht als „Mitgliedsbeitrag auf Konto Haager Internationaler Kongreß für Rechtsvergleichung" entweder direkt oder durch Vermittlung eines deutschen Bankhauses, unter genauer Angabe des Namens, Vornamens, Titels und der Adresse. Nach Einsendung des Beitrages wird die Teilnehmerkarte direkt zugesandt werden. Die Karte berechtigt zu Preisvergünstigungen in einigen großen Hotels im Haag und in Scheveningen. Die Hotels vermittelt Weltreisebüro Cook & Son, Berlin W8, Unter den Linden 22. Etwaige besondere (möglichst einzuschränkende) Anfragen beantwortet der Generalsekretär des Kongresses, Prof. Dr. E. Balogh, Berlin N 24, Artilleriestr. 12.

Das deutsche Nationalkomitee des Kongresses fordert hierdurch zur Teilnahme auf.

Geh. JR. Prof. Dr. E. Heymann als Vorsitzender.

[1]) Dieser Bericht ist jetzt unter dem Titel: Die Beziehungen des Handelsrechts zum Zivilrecht, Referat zum Haager Internationalen Kongreß für Rechtsvergleichung, als Sonderausgabe aus den Sitzungsberichten der Preußischen Akademie der Wissenschaften erschienen. (Berlin 1932, Verlag der Akademie der Wissenschaften, in Kommission bei Walter de Gruyter u. Co., 43 Seiten. Preis 2,50.) Über die Schrift erscheint demnächst eine eingehende Würdigung im Besprechungsteil. — Die meisten anderen Landesreferate werden als Beiheft zu der Rabelschen Ztschr. für d. Ausländ. Privatrecht (W. de Gruyter) erscheinen. [D. S.]

Schrifttum.

1. Devisenrecht.

Dr. **Wilhelm Thiele**, Rechtsanwalt und Notar, Berlin, und Dr. **Aribert Elsholz**, Rechtsanwalt, Berlin: **Die devisenrechtlichen Bestimmungen über Ausländerforderungen und das Kreditverbot gegenüber Ausländern.** Mit einer Erläuterung der erforderlichen Genehmigungen für Forderungseinziehung, Prozeß, Zwangsvollstreckung, Grundbuchverkehr und Grundstücksgeschäfte. Anhang: Wortlaut der Devisenverordnung nebst Abänderungsverordnung sowie der sämtlichen Durchführungsverordnungen und der Richtlinien des Reichswirtschaftsministeriums. Berlin 1932. Verlag Martin & Jonske. Preis 4,50 *RM.*

In lehrbuchartiger Form sind alle devisenrechtlichen Vorschriften, die Ausländerforderungen betreffen, sowie die Beschränkungen und Verbote für Kredite an Ausländer nach dem Stande vom März 1932 unter eingehender Benutzung von Rechtslehre und Rechtsprechung behandelt. Der Wortlaut der DevVO. nebst AbänderungsVO. sowie die ersten zehn Durchführungsverordnungen und die Richtlinien des Reichswirtschaftsministeriums i. d. Fass. v. 29. Dez. 1931 ist als Anhang abgedruckt. Die DurchfVO. v. 14. April 1932 (RGBl. 178) und v. 20. Mai 1932 (RGBl. 230) konnten naturgemäß noch nicht in den Kreis der Erörterung einbezogen werden. Die Verf. haben aber auch schon für die Zeit vor dem Inkrafttreten der 12. DurchfVO. v. 20. Mai 1932 gegen Szkolny: JW. 1932, 323 und LG. I Berlin (Entsch. v. 2. und 11. Dez. 1931) in Übereinstimmung mit Hartenstein: JW. 1932, 318 den Standpunkt vertreten, daß eine nachträgliche Genehmigung durch die DevBewSt. zulässig und daß das genehmigungsbedürftige Rechtsgeschäft bis zur Genehmigung daher nicht schlechthin nichtig, sondern nur schwebend unwirksam sei. Sie kommen daher auch zur Bejahung der Frage, ob Verfügungen, die ohne die erforderliche Genehmigung getroffen worden sind, rechtswirksam werden, wenn der beteiligte Ausländer seinen Wohnsitz späterhin in das Inland verlegt (S. 10).

Nachdem die Neufassung der DevVO. v. 23. Mai 1932 und der DurchfVO. vom gleichen Tage vorliegt und auch die Richtlinien des Reichswirtschaftsministeriums im RAnz. v. 25. Juni d. J. in neuer Gestalt veröffentlicht worden sind, wird auch eine Neuauflage der Schrift, die ein zuverlässiger Ratgeber für jeden Interessenten ist, notwendig werden. D. S.

Das gesamte Devisennotrecht einschl. aller Durchführungsverordnungen und Richtlinien sowie des Devisenrechts der Randstaaten. Erläutert für Juristen und Kaufleute von Dr. Jaffa, Rechtsanwalt und Notar. Zweite Auflage. Berlin 1932. Franz Vahlen. Preis 2,75 *RM.*

Universitätsprofessor Dr. **Artur Lenhoff: Privatrechtliche Probleme des Devisennotrechts.** Wien 1932. Verlag der österreichischen Richterzeitung. 36 S. Preis 0,60 *RM.*

Diese Schrift behandelt nicht nur Probleme des österreichischen Devisennotrechts, die ja an sich schon für die am Wirtschaftsverkehr mit Österreich interessierten Kreise große praktische Bedeutung haben; darüber hinaus werden tiefgründig allgemeine Probleme des Zivilrechts, die für das deutsche Recht die gleiche Bedeutung haben, erörtert. Insofern wird niemand, der Fragen des Devisennotrechts eingehender zu behandeln hat, an dieser Studie vorübergehen können. D. S.

Dr. **H. Pröhl: Das Devisennotrecht in der Praxis.** Ein Kommentar. (Deutsche Wirtschaftsgesetze Bd. 10.) Berlin 1932. Verlag Reimar Hobbing. Preis 13 *RM.*

Das Werk enthält nach dem Stande der Gesetzgebung bei dem Erlaß der 11. DurchfVO. v. 14. April 1932 eine für den Kaufmann und Volkswirtschaftler außerordentlich belehrende, auch systematische Darstellung aller aus der Devisengesetzgebung sich ergebenden Probleme, wobei die wirtschaftliche Fragestellung in den Vordergrund gerückt ist. Der Wert der Arbeit liegt vor allem darin, daß in übersichtlicher Anordnung die einzelnen devisenrechtlichen Tatbestände, wie z. B. Abgabepflicht, Kontenführung, Wertpapierverkehr usf. eine zusammenhängende, lehrbuchartige Zusammenstellung erfahren, in der nicht nur der Inhalt der gesetzlichen Vorschriften gewissermaßen in Prosa aufgelöst ist, sondern bei der durch die Gegenüberstellung des Zulässigen und Unzulässigen ein vollständiges Bild der wirtschaftlich rechtlichen Situation erreicht wird, die auf dem Gebiete der Devisenbewirtschaftung sich bisher ergeben hat. Leider kommt auch in diesem Buch die Behandlung der einzelnen Rechtsprobleme sowohl der freiwilligen wie der streitigen Gerichtsbarkeit ebenso wie die des Strafrechts zu kurz. Vielleicht erwägt der Verf. bei Neubearbeitung eine Ergänzung in dieser Richtung, die sein Werk in noch höherem Maße zu einem Hilfsmittel für jeden machen wird, der genötigt ist, in diesem Labyrinth sich zurechtzufinden.

RA. Dr. Richard Calé, Berlin.

Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung in Deutschland in der ab 27. Jan. 1932 geltenden Fassung. Erläuterte Textausgabe mit Stichwortverzeichnis von W. Behrbohm und Dr. K. Sudau. Schriftenreihe zum Devisennotrecht. Herausgeber Dr. Sudau-Behrbohm. Bd. IV. Devisenbewirtschaftungsstelle Berlin 1932. Verlag Wilhelm Christian.[1])

Die Schrift ist im wesentlichen eine Textausgabe der Richtlinien des Reichswirtschaftsministers. Die Erläuterungen bestehen darin, daß die in den Richtlinien zitierten Gesetzesbestimmungen wörtlich oder inhaltlich mitgeteilt werden. Dem Text, der übersichtlich angeordnet ist, ist ein brauchbares Stichwortverzeichnis beigefügt.

Die Schrift, die sich auf die Wiedergabe der Richtlinien beschränkt, ist von geringer Bedeutung. Von größerem Interesse für die Praxis ist die von den gleichen Verf. im Verlag für Börsen- und Finanzliteratur A.-G. in Berlin herausgegebene Zusammenstellung der deutschen Devisengesetzgebung, die sämtliche Devisenverordnungen, Abkommen usw. bis 15. April 1932 umfaßt (siehe nachstehend).

RA. Dr. Günther Loewenfeld, Berlin.

Die deutsche Devisengesetzgebung nebst Kommentar. Die Beschränkungen des Verkehrs mit in- und ausländischen Zahlungsmitteln, Forderungen, Wertpapieren und Edelmetallen nach dem Stande vom April 1932, sowie das Stillhalteabkommen von 1931 und das Deutsche Kreditabkommen von 1932, auf Grund der Devisenverordnung vom 1. August 1931, den ergänzenden Durchführungsverordnungen, Richtlinien und den dazugehörigen sonstigen Rechtsbestimmungen bearbeitet von **W. Behrbohm** und Dr. **K. Sudau**, Devisenbewirtschaftungsstelle Berlin. Berlin 1932. Verlag für Börsen- und Finanzliteratur A.-G. Preis 6,60 *RM.*

Das Werk enthält eine vollständige Sammlung aller die Devisenbewirtschaftung betreffenden Rechtsquellen, insbes. die HauptVO. v. 1. Aug. 1931 mit sämtlichen DurchfVO. nach dem Stande v. 15. April 1932, ferner die Richtlinien i. d. Fass. v. 29. Dez. 1931 mit der Ergänzung des RWiM. v. 27. Jan. 1932, einen Abdruck der VO. aus dem Juli 1931, die der HauptVO. v. 1. Aug. 1931 vorgingen, eine Sammlung von Erlassen des RWiM., Bekanntmachungen des Reichsbankdirektoriums und die Wiedergabe derjenigen Verordnungen und Bekanntmachungen, die die sog. Stillhalteabkommen betreffen.

Im zweiten Teil des Werkes wird die VO. v. 1. Aug. 1931 kommentiert. Die Art dieser Kommentierung mag für die schnelle Orientierung über alle Bestimmungen, die mit den einzelnen Paragraphen der VO. v. 1. Aug. 1931 zusammenhängen, zweckdienlich sein. Den Anforderungen eines „Kommentars", wie sie der Jurist zu stellen gewöhnt und genötigt ist, entspricht sie nicht. Es werden zu den einzelnen Vorschriften in einem sich im wesentlichen wiederholenden Schema die ergänzenden Bestimmungen der DurchfVO. und die der Richtlinien aneinandergereiht. Eine selbständige Beurteilung im Sinne einer Kommentierung findet nicht statt. Die schematische Wiederholung, die die Übersichtlichkeit erschwert, ist auch eine Fehlerquelle in gewissem Umfange: Beispielsweise wird unzutreffend zum § 3 die Bestimmung der Richtlinien II 23 zitiert, während richtigerweise hier II 8 Platz greift. Die für den Rechtsverkehr besonders bedeutungsvollen Vorschriften über die zivilrechtlichen und strafrechtlichen Folgen sind in der Betrachtung der Verf. etwas vernachlässigt; der Jurist wird über die vielen, hier bestehenden Zweifelsfragen aus dem Werke kaum Aufklärung erhalten können.

Bei der wohl zu erwartenden Neuauflage des Werkes, bei der die Neufassung der VO. und die bevorstehende Neufassung der Richtlinien Berücksichtigung finden wird, wird es sich empfehlen, daß bei der Kommentierung den an diesen Begriff der Bearbeitung eines Gesetzes zu stellenden Anforderungen in höherem Maße genügt wird als bisher.

RA. Dr. Richard Calé, Berlin.

Währungsnotrecht. Kommentar zu den einschlägigen Notverordnungen von Dr. **Wenzel Goldbaum**, Rechtsanwalt und Notar in Berlin. Berlin 1931/1932. Verlag Georg Stilke. Preis Teil I 5,50 *RM*, Teil II 6 *RM.*

Der Verf., dessen Kommentar zur Devisengesetzgebung der Inflationszeit allgemein bekannt ist, behandelt im 1. Bande des vorliegenden Werkes die DevVO. v. 15. Juli und 1. Aug. 1931, die VO. gegen Kapital- und Steuerflucht v. 10. Juli 1931 mit ihren DurchfVO., die VO. über die Darmstädter u. Nationalbank, über Bankfeiertage und die SteueramnestieVO. mit DurchfVO. Im 2. Bande sind die DevVO. v. 1. Aug. 1931 mit den zehn bis zum Erscheinen des Buches erlassenen DurchfVO. und den Richtlinien des Reichswirtschaftsministeriums i. d. Fass. v. 29. Dez. 1931, die VO. über Veröffentlichung von Kursen und die Stillhaltsabkommen behandelt. Neben der eingehenden Kommentierung der einzelnen Bestimmungen ist der geschlossene Text der wichtigsten Verordnungen zum Abdruck gebracht. Ein gutes Sachregister erleichtert die Orientierung.

Das Werk wird jedem Benutzer sehr viel Anregung und Belehrung geben.

Bedauerlich ist es, daß auch hier die letzten DurchfVO. vom 14. April u. 20. Mai 1932 und die DevVO. v. 15. April 1932 noch keine Berücksichtigung finden konnten. Die Neufassung der DevVO. v. 23. Mai 1932 (RGBl. 1932, 231 ff.), die die Paragraphenfolge vollständig ändert, der DurchfVO. vom gleichen Tage (RGBl. 1932, 238 ff.) und die Neubekanntmachung der Richtlinien des Wirtschaftsministeriums v. 23. Juni 1932 (RAnz. v. 25. Juni 1932 u. RGBl. 1932, 317 ff.) wird wohl bald zu einer Neuauflage des Werkes führen.

D. S.

[1]) Inzwischen ist eine zweite erweiterte Auflage erschienen, die die Richtlinien nach dem Stande vom Ende Mai 1932 behandelt.

D. S.

Die Vorschriften über Devisenbewirtschaftung. Zusammengestellt durch die Industrie- und Handelskammer zu Köln. Druck der Kölner Verlags-Anstalt und Druckerei AktG. Preis 1,50 *RM.*

Die Zusammenstellung der bis März 1932 erlassenen Devisenvorschriften, die insbes. für den Kaufmann bestimmt ist, der geschäftliche Beziehungen mit dem Auslande unterhält, zeichnet sich dadurch aus, daß der Druck derart angeordnet ist, daß alle im Text einer Verordnung angezogenen Paragraphen einer früheren Verordnung oder anderer Gesetze unmittelbar an den Haupttext in anderer Druckschrift angefügt sind. Dadurch wird dem Benutzer eine leichte Orientierung ermöglicht.

Es ist zu wünschen, daß nach Erscheinen der neuen Richtlinien (RAnz. v. 25. Juni 1932) der Text der DevVO. i. d. Fass. v. 23. Mai 1932 und der DurchfVO. vom gleichen Tage im Zusammenhange mit dem Inhalt der Richtlinien in der gleichen, außerordentlich praktischen Weise behandelt wird.

D. S.

2. Kraftfahrzeugrecht.

Dr. **Fritz Oppenheimer**, Rechtsanwalt in Karlsruhe: **Die Neufassung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr** (Kraftfahrzeugverordnung) vom 10. Mai 1932 mit Verweisungen, gemeinverständlicher Erläuterung der Änderungen und Sachverzeichnis. Karlsruhe 1932. Verlag G. Braun. Preis etwa 2,10 *RM.*

Eine Besprechung des Buches soll baldmöglichst erfolgen.

Dr. **Fritz Oppenheimer**, Rechtsanwalt in Karlsruhe: **Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen nebst Reichskraftwagentarif.** Berlin 1932. Carl Heymanns Verlag. 128 Seiten. Preis brosch. 2 *RM.*

Die Vorschriften über den Betrieb von Kraftfahrlinien, zunächst in der KraftfLinVO. v. 24. Jan. 1919 (RGBl. 97) und dann im KraftfLinG. v. 26. Aug. 1925 (RGBl. I, 319) mit der KraftfLinVO. v. 20. Okt. 1928 (RGBl. I, 380), haben eine erhebliche Veränderung erfahren durch die 3. NotVO. v. 6. Okt. 1931 (RGBl. I, 537) im Teil 5 Kap. V und durch die hierzu erlassenen DurchfBest. des RVerkM. v. 9. Okt. 1931 (RGBl. I, 572) i. d. Fass. v. 19. Nov. 1931 (RGBl. I, 687). Die vorl. Schrift bringt die neuen Vorschriften mit den AusfBest. von Preußen, Bayern, Württemberg, Sachsen und Baden und den vom RVerkM. mit Bek. v. 9. Febr. 1932 (RGBl. I, 45) aufgestellten Reichskraftwagentarif. Eine kurze, klar gefaßte „Einleitung" gibt einen Überblick über die nunmehr geltenden Vorschriften, die VO. „über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen" (s. § 1 Abs. 1 DurchfBest.), und die DurchfBest. sind mit einfachen, auf die anderen einschlägigen Vorschriften verweisenden Anmerkungen versehen. Die Zusammenstellung der neuen Anordnungen bildet für jeden, der mit deren Anwendung zu tun hat, ein gutes Hilfsmittel; die außerordentlich reiche Rspr., die zu den bisherigen Vorschriften ergangen ist und auch jetzt noch mehrfach verwendbar ist, fand, der Zweckbestimmung der Schrift entsprechend, keine Verwertung.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Kraftfahrzeugverkehr. Reichsrechtliche Vorschriften nach dem Stande vom 26. Mai 1932. Textausgabe mit einem ausführlichen Sachregister. Zusammengestellt von Dr. Ing. e. h. Fr. Pflug, Geh. RegR., Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, und R. Babst, Ministerialamtmann im Reichsverkehrsministerium. 3. neubearbeitete Auflage.

Berlin 1932. Verlag von Klasing & Co. XX u. 491 S. Preis in Leinen geb. 8,80 *RM.*

Die kurz vor Redaktionsschluß eingegangene Ausgabe vereinigt sämtliche reichsrechtlichen Vorschriften über das Kraftfahrrecht nach dem Stande v. 26. Mai 1932 und dürfte zur Zeit die einzige Ausgabe in dieser Vollständigkeit sein. Aus dem reichen Inhalt seien folgende Kapitel hervorgehoben:

1. Bildliche Darstellung des Zusammenhanges der wichtigsten reichsrechtlichen Vorschriften über Kraftfahrzeugverkehr.
3. Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen v. 3. Mai 1909.
5. VO. über Kraftfahrzeugverkehr v. 10. Mai 1932.
6. Auszug aus der VO. über Änderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs v. 10. Mai 1932.
7. Bek. über Kraftfahrzeugverkehr v. 12. Mai 1932.
8. VO. über die hinteren Leuchtzeichen der zweiräderigen Kraft- und Kleinkrafträder sowie der Fahrräder v. 27. April 1929.
9. Übersicht der Prüfstellen für Rückstrahler der zweirädrigen Kraft- und Kleinkrafträder sowie der Fahrräder.
10. VO. betr. die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 1. März 1921.
11. VO. über Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr v. 8. Juli 1927.
12. Gebots- und Verbotstafeln.
15. Auszug aus der 3. VO. des RPräs. zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen v. 6. Okt. 1931.
16. DurchfBest. über den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen v. 9. Okt. 1931.
17. Bek. über das am 24. April 1932 in Paris unterzeichnete Internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 27. Okt. 1930.
22. Bek. über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 27. Nov. 1930.
36. Reichsmuster für eine VO. über die Einstellung von Kraftfahrzeugen.
38. Kraftfahrzeugsteuergesetz.
39. Ausführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz.
40. Steuertarif für Kraftfahrzeuge.
55. Polizeiverordnungen über den Verkehr mit Mineralölen und Mineralölmischungen. D. S.

Dr. Martin Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen. Kommentar zur Verordnung vom 6. Okt. 1931 und die Durchführungsbestimmungen, zugleich Nachtrag zu Isaac-Sieburg, Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1932. Carl Heymanns Verlag. 93 Seiten. Preis 2 *RM.*

Die Neuregelung des Überlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen zu gewerblichen Zwecken in der NotVO. v. 6. Okt. 1931 mit den anschließenden Durchführungsbestimmungen hat die seit dem Kraftfahrliniengesetz von 1925 geltende Regelung in entscheidenden Punkten geändert. Durchführungsbestimmungen und Tarife sind in der letzten Zeit weiterhin mehrfach umgestaltet worden. Hinzu traten die landesrechtlichen Durchführungsbestimmungen. Die in Isaacs neuem Werk vorgenommene, überaus gründliche, offenbar vollständige und bis in die neueste Zeit fortgeführte Zusammenstellung entspricht einem starken praktischen Bedürfnis. Das Werk ist in Stil und Ausstattung des großen Isaacschen Kommentars zum Automobilgesetz gehalten, dessen Vorzüge ja nicht mehr gerühmt zu werden brauchen. Die Anmerkungen sind sehr eingehend. Das handliche Buch wird sich also im täglichen Gebrauch ausgezeichnet bewähren. Eine kleine technische Ausstellung: Das alte Kraftfahrliniengesetz, das in wünschenswerter Weise zu Vergleichszwecken häufig herangezogen wird, kürzt der Text in „LG." ab; das ist verwechslungsfähig (Landgericht!) und nicht sehr einprägsam, steht aber auch im Widerspruch zum Abkürzungsverzeichnis, wo das Gesetz dem Brauch entsprechend als „KLG." bezeichnet wird.

RA. Dr. Konrad Landsberg, Naumburg a. S.

Archiv für Luftrecht. Vierteljahresschrift des Instituts für Luftrecht, herausgegeben von Professor Dr. Hans Oppikofer. I. Bd./1931. Heft 1—4. Berlin. Ost-Europa-Verlag.

Der 1. Jahrg. der Zeitschrift liegt mit Abschluß des Jahres 1931 vollständig vor. Die Zeitschrift ist die Nachfolgerin der „Zeitschrift für das gesamte Luftrecht", welche in den Jahren 1926 bis 1928 von dem inzwischen verstorbenen Prof. Dr. Otto Schreiber herausgegeben worden ist. Schreibers Absicht war die Herausgabe einer Zeitschrift, welche sich vor allem dem Rechte der Luftfahrt widmen, aber auch verwandte Zweige des Rechts einbeziehen sollte. Dem internationalen Charakter des luftrechtlichen Arbeitsgebietes entsprechend war die Zeitschrift eine internationale, welche die ausländischen Beiträge in der Ursprache brachte. Die Zeitschrift für das gesamte Luftrecht sollte parallele Ziele verfolgen, wie die französische Zeitschrift „Revue juridique internationale de la locomotion aérienne" (jetziger Titel „Droit Aérien") und wie die italienische Zeitschrift „Il diritto aeronautico". Die wirtschaftlichen Verhältnisse und der allzufrühe Tod des um die luftrechtliche Entwicklung so verdienstvollen Prof. Schreiber haben der Zeitschrift für das gesamte Luftrecht i. J. 1928 ein vorzeitiges Ende bereitet. Es ist als eine mutige und dankenswerte Leistung anzusehen, daß Prof. Dr. Oppikofer, der Nachfolger des Prof. Schreiber in der Leitung des Instituts für Luftrecht in Königsberg, Anfang 1931 den Entschluß gefaßt hat, das „ArchLuftR." als Vierteljahresschrift des Instituts für Luftrecht herauszugeben. Dabei hat er sich der Mitarbeit hervorragender Sachverständiger auf dem luftrechtlichen Gebiete versichert. Oppikofer hat natürlich die Frage erwogen, ob in der Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs die Herausgabe einer neuen, dem Spezialgebiet des Luftrechts gewidmeten Zeitschrift zu verantworten sei, oder ob nicht der Anschluß an eine bestehende Zeitschrift zweckmäßig sei. Die Herausgabe einer besonderen Zeitschrift war nur dann möglich, wenn die Zeitschrift erheblich billiger als die Zeitschrift für das gesamte Luftrecht hergestellt und vertrieben werden und dadurch ein größerer Absatz der Zeitschrift erwartet werden konnte. Da es dem Herausgeber in Verbindung mit dem Verlag gelungen ist, diese Zeitschrift erheblich billiger in Verkehr zu bringen, so ist m. E. der Entschluß zur Herausgabe dieser neuen Zeitschrift durchaus zu begrüßen. Neben den beiden obengenannten französischen und italienischen luftrechtlichen Zeitschriften erscheinen seit 1930 auch in Amerika zwei luftrechtliche Zeitschriften, nämlich „Air Law Review" und „The Journal of Air Law". In allen diesen ausländischen Zeitschriften erscheinen zwar auch Aufsätze deutscher Luftrechtler; doch ist es klar, daß diese Zeitschriften neben den Fragen des internationalen Rechts in erster Linie das einheimische Recht behandeln. Durch die Herausgabe des „ArchLuftR." ist ein Organ geschaffen, welches, wie der Herausgeber mit Recht sagt, „der eigenen nationalen Rechtsbildung und ihrer Bedeutung für das Werden des internationalen Rechts nachdrückliche Unterstützung bietet".

Wohl auf keinem rechtlichen Spezialgebiet ist die Entwicklung in den letzten Jahren so außerordentlich gewesen, wie auf dem Sondergebiet des Luftrechts. Das hängt natürlich mit der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Luftfahrt zusammen. Dieses dauernde Fortschreiten der Entwicklung auf dem Gebiete der Luftfahrt hat zur Folge, daß die Entwicklung des Luftrechts dauernd fortschreitet und in ihrem künftigen Bestand noch unabsehbar ist. Die Aufgabe des deutschen Luftrechts ist nicht nur die Weiterbildung des nationalen Rechts, sondern auch die Mitarbeit an der Schaffung international einheitlicher Regelung zur Erzielung eines weltgleichen Luftrechts. An diesem Ziele mitzuarbeiten, ist die Aufgabe dieser Zeitschrift.

Bei dem beschränkten Raum, welcher für die vorliegende Besprechung gegeben ist, kann auf einzelne Aufsätze aus dem 1. Jahrg. der Zeitschrift nicht eingegangen werden. Es sei nur hervorgehoben, daß der Inhalt der Zeitschrift sich teilt in wissenschaftliche Abhandlungen auf dem Gebiete des deutschen und des internationalen Luftrechts, in Berichte über die Entwicklung des ausländischen Luftrechts und in Berichte über die luftrechtlichen Kongresse und die Arbeiten internationaler luftrechtlicher Verbände. Daneben wird in ausgiebigem Maße die Rechtsprechung auf luftrechtlichem Gebiet sowie das bezügliche Schrifttum und die luftrechtliche Gesetzgebung des In- und Auslandes besprochen. Der gesamte Inhalt der Zeitschrift ist ein streng wissenschaftlicher. Aus dem 1. Jahrg. der Zeitschrift seien, nur zur Orientierung, die Themen einiger Aufsätze und Berichte genannt: „Zur Frage der Untersuchung von Luftfahrtunfällen", „Die soziale Unfallversicherung im deutschen Luftverkehr mit dem Auslande", „Neues über die Reklame durch Luftfahrzeuge", „Seeamt oder Luftamt?", „Das Luftrecht der Vereinigten Staaten von Amerika i. J. 1930", „Luftrechtliche Arbeiten innerhalb des internationalen Luftverkehrsverbandes", „Die luftrechtlichen Beschlüsse der International Law Association gelegentlich der Konferenz in Newyork", „Bericht des seeluftrechtlichen Ausschusses des Deutschen Nautischen Vereins über die Rechtsgestaltung des überseeischen Luftverkehrs", „Arbeiten der internationalen Handelskammer auf dem Gebiete des Luftrechts".

Für jeden, der auf dem Gebiete des Luftrechts praktisch oder wissenschaftlich arbeitet, ist das Studium der Zeitschrift unbedingt notwendig. Die Fortbildung auf diesem Gebiete ist dadurch erleichtert, daß diese Zeitschrift alles zusammenfaßt, was an wissenschaftlicher und gesetzgeberischer Arbeit auf dem Gebiete des Luftrechts geleistet wird. Es ist dringend zu wünschen, daß trotz der schweren Zeit die Zeitschrift sich erhalten und ihren Leserkreis erweitern kann.

RA. Dr. E. Tauber, Berlin.

Rechtsprechung.

Nachdruck der Entscheidungen nur mit genauer Angabe der Quelle gestattet; Nachdruck der Anmerkungen verboten! D. S.

A. Ordentliche Gerichte.

Reichsgericht.

a) Zivilsachen.

Berichtet von den Rechtsanwälten beim Reichsgericht Justizrat Dr. Kaiser, Justizrat Dr. Kurlbaum, Justizrat Dr. Schrömbgens und Rechtsanwalt Huber.

[** Abdruck in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsgerichts. — † Anmerkung.]

1. Kraftfahrzeuggesetz.

1. § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG. Wer seinen Kraftwagen einem jugendlichen Führer anvertraut und ihm einen anderen seiner Angestellten, der sich gerade in der Kraftfahrerprüfung befindet, als Fahrgast mitgibt, muß mit der Möglichkeit rechnen, daß der letztere versuchen möchte, die Führung des Wagens überlassen zu bekommen, und er muß deshalb vor der Fahrt beide entsprechend verwarnen.†)

Es könnte zunächst zweifelhaft sein, ob die Fahrt, die an sich mit dem Einverständnis des Bekl. ausgeführt und von dem ordnungsmäßigen Führer begonnen wurde, schon deswegen zu einer Schwarzfahrt i. S. des § 7 Abs. 3 KraftfG. wurde, weil der Führer unterwegs die Steuerung des Wagens einem Unbefugten überlassen hat. Die Entscheidung der Frage kann aber vorliegend dahingestellt bleiben. Wäre die Frage zu verneinen, so ergäbe sich die grundsätzliche Haftung des Bekl. nach Maßgabe des KraftfG. ohne weiteres. Ist die Frage aber mit dem BG. zu bejahen, so hängt die Haftung des Bekl. nach jenem Gesetz von der Erbringung des weiteren Nachweises durch den Kl. ab, daß der Bekl. die unbefugte Benutzung des Kraftwagens durch sein Verschulden ermöglicht habe (§ 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG.). Bei der weiteren Prüfung kann daher von dieser dem Bekl. an sich günstigeren Annahme des BG. ausgegangen werden, ohne daß es etwaiger weiterer Feststellungen des Tatrichters über das Vorliegen der Voraussetzungen bedarf, von denen nach § 7 Abs. 3 Satz 1 KraftfG. die Annahme einer Schwarzfahrt rechtlich abhängig ist. Zu der Begründung des BG. mag hier noch bemerkt werden, daß im Falle einer Schwarzfahrt eine Haftung des Halters nach § 831 BGB. ausscheidet; denn die dafür erforderliche Voraussetzung der „Bestellung zu einer Verrichtung" kann in einem solchen Falle nicht angenommen werden.

Von dem BG. ist das Verschulden des Bekl. i. S. des § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG. für erwiesen erachtet worden. Rechtlich zutreffend geht es davon aus, daß nach der ständigen Rspr. des RG. (RG. 119, 352[1]) strenge Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Halters hinsichtlich der Verhütung von Schwarzfahrten zu stellen sind. Das BG. hat vorliegend den Bekl. für verpflichtet gehalten, dem Führer ausdrücklich zu verbieten, daß er die Steuerung des Wagens dem S. überlasse. Zu Unrecht findet die Rev. darin eine Überspannung der an den Bekl. als den Halter des Kraftwagens zu stellenden Anforderungen. Das BG. hat zunächst keineswegs, wie das die Rev. zu meinen scheint, ausgesprochen, der Halter habe vor jeder Fahrt die Pflicht, den Führer anzuweisen, daß er die Führung des Kraftwagens keinem Dritten überlasse. Vielmehr entnimmt es die Pflicht des Bekl., dieses Verbot auszusprechen, aus den besonderen Umständen des Falles und spricht sie auch nur für die in Rede stehende einzelne Fahrt aus. Die besonderen Umstände sind begründet einmal in der Jugend der Beteiligten — der Führer hatte wenige Monate zuvor das 19. Lebensjahr vollendet, der Fahrgast das 20. —, sodann aber in der Tatsache, daß der Fahrgast, der ebenfalls bei dem Bekl. angestellte S., im Mai 1927 einen Fahrkursus als Kraftfahrzeugführer mitgemacht hatte und sich seit einiger Zeit in der Prüfung befand, die noch nicht beendet war. Wenn das BG. hieraus ableitet, der Bekl. hätte erkennen müssen, daß S. infolge seiner natürlichen Begierde, seine Kunst zu zeigen und zu üben, den Führer auffordern könne, ihm die Führung zu überlassen, und daß der Führer dieser Aufforderung infolge eines gewissen Übergewichts des S. nachgeben werde, wenn der Bekl. ihm nicht durch ein ausdrückliches Verbot den Rücken stärke, so kann dem vom Rechtsstandpunkt aus nicht entgegengetreten werden. Dem Bekl. waren die besonderen Umstände, aus denen das BG. jene Verpflichtung ableitet, bekannt. Bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.) hätte er daher die Erwägung anstellen müssen, die ihm das BG. zumutet, demnach mit der Möglichkeit der unbefugten Benutzung des Kraftwagens durch S. rechnen und ein besonderes Verbot — übrigens nicht nur dem Führer gegenüber, sondern in gleicher Weise auch dem ebenfalls bei ihm angestellten S. gegenüber — nach dieser Richtung aussprechen müssen. Besondere Umstände, die eine andere Beurteilung seiner Verpflichtung zu rechtfertigen vermöchten, sind von dem Bekl. nicht vorgebracht, auch sonst nicht erkennbar. Insbes. kann in dieser Hinsicht nicht entscheidend sein, daß der Führer sich bis dahin, trotz seiner Jugend, im allgemeinen als ruhigen und zuverlässigen Menschen gezeigt hatte. Die Möglichkeit, daß er trotz dieser Eigenschaften der besonderen Versuchung erliegen würde, die nach den Feststellungen des BG. für diese Fahrt bestand, war nach eben diesen Feststellungen keineswegs so fernliegend, wie die Rev. auszuführen ver-

Zu **1.** Die Entsch. ist recht bedenklich.

Das RG. erblickt das Verschulden des Halters gem. § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG. darin, daß er dem Führer nicht ausdrücklich verboten habe, die Steuerung des Wagens dem Fahrgast zu überlassen. Die Verpflichtung zum Ausspruch dieses Verbots ist nach der Meinung des RG. in den besonderen Umständen des Falles begründet, nämlich einmal in dem jugendlichen Alter des 19jährigen Führers, sowie darin, daß der 20jährige Fahrgast sich gerade in der Fahrprüfung befand. Dies hätte den Bekl. veranlassen müssen, damit zu rechnen, daß der Fahrgast „infolge seiner natürlichen Begierde, seine Kunst zu zeigen und zu üben, den Führer auffordern könne, ihm die Führung zu überlassen und daß der Führer dieser Aufforderung infolge eines gewissen Übergewichts des Fahrgastes nachgeben werde". Dieser Begierde hätte der Bekl., so meint das RG., durch ein doppeltes Verbot, nämlich einmal gegenüber dem Führer, um diesem den „Rücken zu stärken", sowie andererseits auch dem bei ihm angestellten Fahrgast gegenüber entgegentreten müssen.

Es kann nicht anerkannt werden, daß hier besondere Umstände vorliegen, die den Bekl. als Halter zu einem solchen ausdrücklichen Verbot hätten veranlassen müssen. Der Führer, der die Führung des Kraftfahrzeuges dem nicht im Besitze des Führerscheins befindlichen Fahrgast überläßt, macht sich eines Vergehens gegen § 24 Ziff. 1 KraftfG. (in Form der Anstiftung oder Beihilfe) schuldig. Das jugendliche Alter des Führers rechtfertigt allein noch nicht den Schluß, daß dieser die ihm sicherlich bekannte Vorschr. verletzen und sich der Gefahr aussetzen werde, mit hoher Geldstrafe oder gar mit Gefängnis bestraft zu werden. Inwiefern der nur ein Jahr ältere Fahrgast ein Übergewicht über den sonst als ruhig und zuverlässig bewährten Führer besitzen sollte, ist um so weniger verständlich, als auch der Fahrgast nur Angestellter des Bekl. war und nichts dafür dargetan ist, daß der Führer etwa auf Grund des dienstlichen Verhältnisses als Untergebener des Fahrgastes anzusehen gewesen wäre. Es bedeutet daher eine nicht zu begründende Überspannung der dem Halter obliegenden Sorgfaltspflicht, wenn ihm aus der Unterlassung eines besonderen Verbots einer Handlung, deren Strafbarkeit zumindest dem Führer bekannt war und deren Begehung nach seinem sonst zuverlässigen Verhalten durchaus nicht zu erwarten war, hergeleitet wird, daß er die unbefugte Benutzung des Fahrzeuges durch sein Verschulden ermöglicht habe.

RA. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

[1]) JW. 1928, 402.

sucht. Die Nichtbeachtung dieser Möglichkeit und die Unterlassung vorbeugender Maßnahmen ist demnach vom BG. rechtlich zutreffend als das vom Bekl. zu vertretende Verschulden (§ 276 BGB.) angenommen worden. Daß es ursächlich für den Unfall und damit für den mit der Klage verfolgten Schaden ist, ergibt sich aus der Feststellung des BG., das Verbot würde dazu geführt haben, daß der Führer die Aufforderung S.s abgelehnt hätte, und daß auch der Bekl. mit dieser Wirkung seines Verbots hätte rechnen können und müssen. Diese Annahme des BG., die auf tatsächlichem Gebiet liegt, läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen, widerspricht insbes., da sie auf den besonderen Fall abgestellt ist, keineswegs einem Erfahrungssatz, wie das die Rev. darzulegen versucht.

(U. v. 18. Jan. 1932; 319/31 VI. — Stuttgart.) [H.]

2. § 7 KraftfG.

1. Der Gesetzgeber wollte durch Einfügung des § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG. eine sich aus § 16 KraftfG. ergebende Haftung nach §§ 823 ff. BGB. nicht ausschließen. Es bleibt ungeachtet der letzteren Bestimmungen ein — hier näher umschriebenes — Anwendungsgebiet für § 7 Abs. 3 Satz 2.

2. Der Halter kann für Schwarzfahrten, die sein Führer unternimmt, nicht auf Grund des § 831 BGB. in Anspruch genommen werden.†)

1. Es erhebt sich zunächst die Frage, ob das OLG. prozeßrechtlich in der Lage war, die Feststellungsklage abzuweisen. Dies wäre dann nicht der Fall, wenn das LG. über diesen Teil der Klaganträge noch gar nicht entschieden hätte, dieser Teil also bisher gar nicht in den Rechtszug der Ber. gelangt sein würde (§ 537 S. 1 ZPO.; RG. 59, 399; 70, 182; 119, 382[1])). Es läßt sich nicht verkennen, daß eine Reihe von Umständen dafür spricht, daß das LG. nur über den Leistungsanspruch der Kl. erkannt hat und nur hat erkennen wollen. Denn es bezeichnet sein Urt. ausdrücklich als ein „Zwischenurteil", nicht auch zugleich als Teilurteil, zieht in den Gründen nur § 304 ZPO., nicht auch § 301 ZPO. an, erwähnt weder § 256 ZPO. noch stellt es ausdrücklich die Möglichkeit der Entstehung weiterer Schäden der Kl. aus dem Unfall außer den im Wege der Leistungsklage verfolgten fest. Andererseits geben die Gründe des ersten Urt. keinen Anhalt dafür, daß das LG. die Entsch. über den Feststellungsanspruch noch hätte vorbehalten wollen, bei der Schwere der Verletzungen der Kl. versteht sich von selbst, daß ihr Gesamtschaden durch Ersatz von 1251,50 ℳ für Arzt- und Beförderungskosten und Sachschaden nicht abgegolten ist, und die allg. Fassung der Urteilsformel läßt darauf schließen, daß das LG. auch über den Feststellungsanspruch, wie dies auch sachgemäß war, erkannt hat und hat erkennen wollen und daß nur ein Fassungsversehen vorliegt. Demnach ist der zwar nicht besonders erörterten, aber offensichtlich von ihm geteilten Auffassung des OLG. beizutreten, daß eine erstinstanzliche Entsch. über den Feststellungsanspruch vorliegt. Schon der BerR. hätte jedoch Veranlassung nehmen sollen, das LG. darauf hinzuweisen, daß ein gerichtliches Urt. zu Zweifeln über seine Tragweite keinen Anlaß geben darf (§ 322 ZPO.) und daß die landgerichtliche Urteilsformel in ihrer Fassung dem § 256 ZPO. nicht entspricht, das Urt. auch nicht nur ein Zwischenurteil, sondern zugleich ein Teilurteil ist.

2. Ist von der Feststellung auszugehen, daß die Fahrt des K., bei der die Kl. verletzt worden ist, eine Schwarzfahrt war, so könnten als rechtliche Grundlagen für die Haftung der Bekl. in Frage kommen: § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG., sodann vielleicht § 831 Abs. 1 BGB., endlich § 823 Abs. 1 BGB.

a) In der ursprünglichen Fass. v. 3. Mai 1909 (RGBl. 437) war die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 3 KraftfG. (übereinstimmend mit § 1 Abs. 3 des Entw. v. Jahre 1908, während im ersten Entw. v. Jahre 1906 eine entsprechende Best. fehlte) darauf abgestellt, ob das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters „in Betrieb gesetzt" war. Daraus hatte die reichsgerichtliche Rspr. (u. a. RG. 77, 348[2]); 95, 185[3])) gefolgert, daß der Halter für die Schäden einzustehen habe, die sein Führer auf unerlaubten Fahrten anrichtete, die er im Anschluß an eine ihm aufgetragene Fahrt vornahm. Der am 23. Febr. 1922 dem RT. vorgelegte Entw. zur Abänderung des KraftfG. (AnlBd. 371 zu den Verh. des RT. Nr. 3638 S. 3726) sah eine Änderung des § 7 Abs. 3 nicht vor. Die neue Fass. dieser Vorschr., welche von dem Vorläuf. Reichswirtschaftsrat nicht angeregt war (das. Bd. 377 Nr. 5738 S. 6649), rührt von dem Ausschuß des RT. her. Die Gründe, welche für den Ausschuß hierbei leitend gewesen sind, sind in dessen mündlichem Bericht (das. Bd. 378 Nr. 6050 S. 7354) nicht niedergelegt. Aus den Verh. des RT. (Bd. 353 S. 6146; Bd. 360 S. 11633, 11635) ist nur soviel ersichtlich, daß der Berichterstatter auf die „wichtige Neuerung" im § 7 Abs. 3 besonders im Hinblick auf RG. 95, 185[4]) hingewiesen hat (S. 11634). Daraus ergibt sich, daß der Gesetzgeber durch die Wahl des Ausdrucks „benutzen" statt „in Betrieb setzen" die Haftung des Halters gegenüber der Auslegung, welche letzterer Begriff in der Rspr. gefunden hatte, in Abs. 3 S. 1 des § 7 hat mildern wollen (RG. 119, 350[5])). Dagegen folgt aus S. 2 das. eine Erweiterung der Haftpflicht des Halters (RG. 119, 352[6])). Die Fassung des § 7 Abs. 3 ist offensichtlich im Anschluß an die des § 19 Abs. 2 LuftvG. v. 1. Aug. 1922 (RGBl. I, 681) gewählt, mit dem § 7 Abs. 3 der Nov. v. 21. Juli 1923 (RGBl. I, 743), wörtlich gleichlautet. Es liegt daher nahe, zur Auslegung des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG.

Zu 2. 1. Um die verfahrensrechtlichen Ausführungen verständlich zu machen, muß aus dem Tatbestande mitgeteilt werden, daß Leistungsklage bez. einiger ziffernmäßig bekannter Schadensbeträge und Feststellungsklage bez. des weiteren sich ergebenden Schadens erhoben war und daß das LG. durch „Zwischenurteil" den „Anspruch auf Ersatz des Schadens" aus dem Unfalle dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das OLG. aber die Klage abgewiesen hatte. Die Beanstandung dieses Verfahrens ist vollauf berechtigt.

2. In sachlich-rechtlicher Hinsicht bringt die Entsch. nichts Neues. Zum Rechtsgebilde der sog. „Schwarzfahrt" wird es kaum noch Fragen geben, die nicht schon eingehend in Schrift und Rspr. behandelt sind. Die Entsch. führt selbst eine ganze Reihe von Urteilen des RG. an und gibt so eine gute Übersicht über die Rspr. des hier allein zuständigen obersten Gerichts.

Im gegebenen Falle handelt es sich um die Form der Schwarzfahrt, daß der angestellte Führer im Auftrage des Halters den Wagen aus der eigenen Garage des Halters herausnimmt, um damit eine bestimmte Fahrt zu machen, und daß er die befohlene Fahrt zu einer unbefugten Spazierfahrt umgestaltet. Das RG. hat bekanntlich unter der Herrschaft des § 7 Abs. 3 KraftfG. in seiner ursprünglichen Fassung die Annahme einer Schwarzfahrt in solchen Fällen grundsätzlich abgelehnt. Gerade zu dem Zwecke, dieser heftig bekämpften und auch vom Gesetzgeber nicht gebilligten Rspr. zu entgehen, wurde der § 7 Abs. 3 durch die Nov. v. 21. Juli 1923 abgeändert. Die Rechtslage des Halters sollte in dieser Hinsicht verbessert werden; freilich wurde sie zugleich durch die Aufnahme des Satzes 2 in § 7 Abs. 3 verschlechtert. Der Rechtszustand, den man durch betonte Abkehr von der Rspr. des RG. ändern wollte, ist nahezu völlig gleich geblieben oder durch die neue Rspr. des RG. wieder hergestellt worden. War es früher ausgeschlossen, daß in Fällen wie dem vorliegenden eine den Halter von der Haftpflicht befreiende Schwarzfahrt angenommen wurde, so ist es jetzt, wenn die Frage der Schwarzfahrt bejaht werden muß, geradezu ausgeschlossen, daß der Halter nicht wegen schuldhafter Ermöglichung der Schwarzfahrt für ersatzpflichtig erklärt wird. Das hat einen zweifachen Grund:

a) Die merkwürdige Behandlung, die das RG. in neuerer Zeit dem nunmehr allseits, auch vom RG. in mehreren Entsch., anerkannten Grundsatz angedeihen läßt, daß der Geschädigte dem Halter das Verschulden an der unbefugten Benutzung des Fahrzeugs nachweisen muß. Daß für die ihm obliegende Beweisführung dem Kl. die Erleichterungen des Beweises vom ersten Anschein gewährt werden, ist völlig in Ordnung, aber dagegen wird mit Recht Stellung genommen, daß die Beweislast einfach umgekehrt wird, wie es in den letzten Entsch. des RG. geschieht. Der Grundsatz des Beweises des ersten Anscheins besagt nicht mehr, als daß der Geschädigte seiner Beweispflicht durch die Darlegung eines Sachverhalts genügt hat, der ein Verschulden des Halters bei der Ermöglichung der Schwarzfahrt als nach dem regelmäßigen Verlaufe der Dinge gegeben erscheinen läßt (RG. 119,

[1]) JW. 1928, 1298.

[2]) JW. 1912, 89. [3]) JW. 1919, 506.
[4]) JW. 1919, 506. [5]) JW. 1928, 402. [6]) JW. 1928, 402.

auf die Vorarbeiten zum LufvG. zurückzugreifen. Aber auch diese ergeben nichts Sachdienliches. Die Auslegung ist hiernach lediglich auf den Wortlaut des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. angewiesen, neben dem der Sinn und Zweck dieser Vorschr. zu berücksichtigen ist. Sie hat im Schrifttum und in der Rspr. zu abweichenden Ergebnissen, namentlich auch hinsichtlich des Verhältnisses des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. zu §§ 823, 831 BGB., geführt (vgl. u. a. Müller, AutomobilG., 7. Aufl., S. 265—280; Isaac-Sieburg, AutomobilG., 2. Aufl., S. 171—187; Heucke, Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl., S. 43—56; von Hellingrath-Michel, Kraftfahrrecht, 5. Aufl., S. 48—52, 71—76; Stiefel, Rechtsfolgen der Schwarzfahrt, weitere Nachweise insbes. auch bei Stiefel S. 119, 120). Auch der erk. Sen. hat sich bereits des öfteren mit der Auslegung des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. zu beschäftigen gehabt (vgl. u. a. RG. 119, 58[7]) u. 347[8]); JurRdsch. 1928 Nr. 892; Urt. v. 16. Juni 1930, VI 500/29; v. 24. Nov. 1930, VI 126/30; v. 18. Jan. 1932, VI 319/31 und v. 4. Febr. 1932, VI 310/31, letzteres zum Abdruck bestimmt).

§ 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. enthält eine Rückausnahme von der Ausnahmevorschr. des S. 1 das. Daraus ergibt sich folgendes. Einmal handelt es sich um eine eigenartige Vermischung der Haftung für Gefährdung und Verschulden; der Halter ist für den bei dem Betriebe seines Fahrzeugs angerichteten Schaden ersatzpflichtig (§ 7 Abs. 1), weil das Gesetz das Kraftfahrzeug als verkehrsgefährdend ansieht, aber Voraussetzung der Schadensersatzpflicht ist ein „Verschulden" des Halters an der Benutzung des Fahrzeugs. Ferner beschränkt sich die Haftung des Halters nach § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. auf den Rahmen dieses Gesetzes. Weiter ist ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen dem Verschulden des Halters und dem eingetretenen Schaden nicht erforderlich, es genügt vielmehr der Zusammenhang zwischen Verschulden und Benutzung. Zwar muß ferner der Geschädigte dem Halter das Verschulden an der Benutzung beweisen, aber es werden ihm hierbei je nach Umständen die Grundsätze vom Beweise des ersten Anscheins zu Hilfe kommen, und Sache des Halters ist es, die von ihm zur Verhinderung von Schwarzfahrten in seinem Betriebe getroffenen Maßnahmen anzugeben, wie bereits in dem Urt. v. 24. Nov. 1930 betont ist. An die Erfüllung dieser besonderen Sorgfaltspflicht sind bei der Häufigkeit und besonderen Gefährlichkeit gerade der Schwarzfahrten im Interesse der Verkehrssicherheit die strengsten Anforderungen zu stellen. Insbes. kann das Verschulden des Halters in der Art der Verwahrung des Fahrzeugs und in der Auswahl und der Beaufsichtigung des Führers zu finden sein. Von diesem letzteren Verschulden des Halters bei der Auswahl und Kontrolle des Führers innerhalb des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. ist jedoch die noch zu erörternde andere Frage wohl zu unterscheiden, ob der Halter für Schwarzfahrten seines eigenen Führers nach § 831 Abs. 1 BGB. haftbar ist. Endlich gewährt die Einfügung des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. nicht den mindesten Anhalt dafür, daß etwa der Gesetzgeber die sich aus § 16 KraftfG. ergebende Haftung des Halters für Schwarzfahrtschaden nach Maßgabe der allgemeinen Best. in §§ 823 ff. BGB. hätte ausschließen wollen. Nur muß der Geschädigte, wenn er den Halter auf Grund letzterer Vorschr. auf Ersatz des vollen Schadens in Anspruch nehmen will, den Nachweis einmal der Vernachlässigung der allgemeinen im Verkehr erforderlichen Sorgfalt i. S. des § 276 BGB. durch den Halter und ferner des adäquaten ursächlichen Zusammenhangs des Verschuldens des Halters nicht nur mit der Benutzung des Fahrzeugs, sondern auch mit dem Unfall führen. Ob der adäquate Kausalzusammenhang (vgl. RG. 133, 127[9])) auch mit dem Unfall in Anbetracht der Erfahrungstatsache, daß gerade bei Schwarzfahrten die Führer, mögen sie auch sonst tüchtig und zuverlässig sein, zur Außerachtlassung der Rücksichtnahme auf den öffentlichen Verkehr und die Gesundheit ihrer Mitmenschen in besonders hohem Maße neigen, festzustellen ist, ist stets unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls zu prüfen (RG. 119, 61[10])). Darauf, ob der Schaden für den Halter als Erfolg seines Verhaltens voraussehbar war, kommt es, anders als für den Begriff der Fahrlässigkeit i. S. des Strafrechts (RG. 69, 344[11]); 128, 328[12]); RGSt. 22, 357) für die Anwendung des § 276 BGB. nicht an (vgl. u. a. RG. 81, 361[13])). Es genügt vielmehr, daß der Halter, objektiv betrachtet, bei pflichtmäßiger Anwendung der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht i. S. des § 276 BGB. die Möglichkeit des Eintritts eines schädigenden Erfolges seiner Handlung und Unterlassung im allgemeinen hätte erkennen müssen; wie sich im einzelnen der Schadenshergang abspielen werde, müßte er dagegen nicht sich als möglich vorgestellt haben, sofern er die nötige Sorgfalt angewendet hätte (RG. v. 18. Jan. 1932, VI 347/31). Es fragt sich, welches Anwendungsgebiet für § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. bei dieser Auslegung bleibt. Es sind dies einmal alle die Fälle, in denen entweder eine Verletzung der allgemeinen Verkehrssorgfaltspflicht des Halters oder ein adäquater Kausalzusammenhang zwischen dem Verschulden des Halters und dem durch Verschulden des Schwarzfahrers herbeigeführten Schaden nicht nachweisbar ist. Namentlich aber unterfallen jener Vorschr. alle die Fälle, in denen der Schwarzfahrer nur auf Grund der Gefährdungshaftung (§ 7 Abs. 1 KraftfG.), nicht aber nach § 823 Abs. 1 oder 2 BGB. haftpflichtig ist. In den letzteren Fällen kann der als Gesamtschuldner mit dem Schwarzfahrer haftende Halter ebenfalls nur nach § 7 Abs. 1 KraftfG. verantwortlich gemacht werden, dies schon deshalb, weil es an einem durch Verschulden des Fahrers entstandenen Schaden fehlt und folgeweise ein Kausalzusammenhang zwischen einem solchen und dem schuldhaften Verhalten des Halters nicht in Betracht kommen kann. In Fällen dieser beiden Arten war es nach

58, 62 = JW. 1928, 559) oder der mit so großer Wahrscheinlichkeit für ein solches Verschulden des Halters spricht, daß andere Möglichkeiten daneben vollständig zurücktreten (RG. 119, 247, 353 = JW. 1928, 402). Erst wenn der Geschädigte seiner Beweispflicht in dieser Weise genügt hat, ist es Sache des Halters, Tatsachen darzutun, die eine unbefugte Benutzung des Fahrzeugs ohne sein Verschulden erklärlich machen. Das RG. verlangt aber, daß der Halter von vornherein und ohne weiteres die von ihm zur Verhinderung von Schwarzfahrten in seinem Betriebe getroffenen Maßnahmen angibt, die das Gericht darauf zu prüfen hat, ob sie ausreichend waren (RG. v. 24. Nov. 1930, VI 126/30: DAutoR. 1931, 25). Mit keinem Worte wird in der vorl. Entsch. angedeutet, daß die Kl. das Verschulden des Halters an der Ermöglichung der Schwarzfahrt wenigstens wahrscheinlich hätte machen müssen. Die Kl. hat dies auch sicher nicht getan; denn sie hat nach dem Tatbestand nicht einmal das Vorliegen einer Schwarzfahrt, noch weniger einer vom Halter verschuldeten Schwarzfahrt, sondern die Ausführung einer Probefahrt behauptet. Eine Begründung für diese klare Umkehrung der Beweislast gibt das RG. nicht. Die bloße Bezugnahme auf seine Entsch. v. 24. Nov. 1930 ist keine Begründung; denn auch dort findet sich kein Wort der Begründung, vielmehr ist dort, wenn die Veröffentlichung in DAutoR. 1931, 25 keine sinnstörenden Lücken enthält, dem Satze, daß die Beweislast für ein Verschulden des Halters den Geschädigten trifft, gleich der Satz angefügt: „Allein es muß in solchem Falle von dem Halter verlangt werden, daß er die Maßnahmen nennt, die er getroffen hat, um Schwarzfahrten zu verhindern, und das Gericht muß prüfen, ob die Maßnahmen ausreichend waren (RG. 119, 61 f., 352 f. = JW. 1928, 402)." Die angezogenen Entsch. besagen, wie oben angegeben, etwas anderes. Der nunmehrige Standpunkt des RG. ist auf dem besten Wege, „ständige Rechtsprechung" zu werden.

Die bloße Erwägung, daß dem Geschädigten im einzelnen Falle der Beweis schuldhafter Ermöglichung der Schwarzfahrt durch den Halter schwer fallen mag, berechtigt natürlich nicht zur Umkehrung der Beweislast. Dem Geschädigten ist durch die Anwendung des Grundsatzes vom Beweis des ersten Anscheins geholfen, soweit dies möglich ist. Aber dieser Beweis, der ein Verschulden des Halters zum Gegenstand hat, wird nicht durch die Darlegung geführt, daß der Führer oder sonst ein Dritter mit dem Fahrzeuge des Halters eine Fahrt gemacht und dabei den Kl. verletzt hat, noch durch die, dem Bekl. obliegende, Darlegung, daß die Fahrt eine Schwarzfahrt war. Nicht jede Schwarzfahrt ist im Zweifel vom Halter verschuldet, und dessen Verschulden wird nicht etwa vermutet. Als Regel gilt nach dem Gesetz, daß sich der Halter durch den Nachweis der Schwarzfahrt entlastet. Die Vorschrift des S. 2 in § 7 Abs. 3 ist, wie auch die vorl. Entsch. betont, eine Ausnahme von der Vorschrift des S. 1. Darum darf dem Kl. die

[7]) JW. 1928, 559. [8]) JW. 1928, 402.

[9]) JW. 1931, 3313. [10]) JW. 1928, 559. [11]) JW. 1908, 723. [12]) JW. 1930, 3094. [13]) JW. 1913, 546.

der bis zum Inkrafttreten der Nov. v. 21. Juli 1923 bestehenden Rechtslage zum mindesten zweifelhaft, ob der Halter in Anspruch genommen werden konnte, und diese Lücke hat der § 7 Abs. 3 S. 2 der Nov. ausgefüllt.

In gröblicher Verkennung der dem Kraftfahrzeughalter obliegenden Verkehrssorgfaltspflichten hat die Bekl. vorgetragen, eine Verpflichtung des Halters zur dauernden Überwachung seines Führers bestehe dann nicht, wenn die über diesen eingezogenen Auskünfte gut gelautet hätten. Das OLG. ist der Rechtsansicht der Bekl. beigetreten. Mit dieser Beurteilung, die im Ergebnis dahin führt, daß der Halter für die erste ihm bekanntgewordene Schwarzfahrt seines als zuverlässig erkannten Führers nicht einzustehen brauche, setzt sich der BerR. in Widerspruch zu der feststehenden Rspr. des RG., daß an die planmäßige und dauernde Beaufsichtigung des Führers durch den Halter ein strenger Maßstab anzulegen ist (u. a. RG. 120, 161[14]); 128, 153, 154[15]); JW. 1931, 3327[16]); nur das erforderliche Maß der Kontrolle ist verschieden, je nachdem es sich um einen jungen, noch unbewährten oder um einen älteren, als zuverlässig erprobten Führer handelt. Nun war K. zur Zeit seiner Einstellung bei der Bekl. bereits 30 Jahre alt und seit etwa 10 Jahren im Besitz des Führerscheins, und die Bekl. hatte sich bei dem Kraftfahramt in W. und den früheren Arbeitgebern des K. erkundigt und die „denkbar günstigste" Auskunft über K. erhalten, bevor sie ihn in ihre Dienste nahm. Danach ist die Bekl. bei der Auswahl des K. sorgfältig verfahren. Objektiv war jedoch K., jedenfalls zur Unfallzeit, wegen seiner moralischen Eigenschaften für den Beruf eines Kraftfahrzeugführers untauglich. Das zeigt sein Verhalten vor und nach dem Unfall. Nachdem er unter Nichtbeachtung des § 276 BGB. und der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 S. 2 KraftfVerkVO. vom 16. März 1928 (RGBl. I, 91) die Kl. überfahren hatte, hat er das Opfer seines Leichtsinns auf der vereisten Landstraße fern von der Stadt hilflos liegen lassen und dadurch gegen § 22 Abs. 1 — wenn nicht auch gegen § 22 Abs. 2 — KraftfG. verstoßen. Die Scheu vor einer Tracht Prügel hätte ihn bei auch nur einigem Verantwortungsbewußtsein nicht davon abhalten dürfen, sofort anzuhalten und die Kl. alsbald in das nächste Krankenhaus zu fahren (RGSt. 63, 18). Eine andere Frage ist es, ob die Bekl. die Nichteignung des ihr besonders empfohlenen K. für seinen Beruf erkannt hat oder bei Anwendung der nötigen Sorgfalt hätte erkennen müssen. Nach dieser Richtung ist nichts festgestellt und auch gegen die Annahme des BerR. sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben, daß im allgemeinen die Bekl. K. ausreichend beaufsichtigt und die zur Verhütung von Schwarzfahrten durch ihn geeigneten Maßnahmen getroffen hat. Zu prüfen bleibt daher lediglich, ob die Bekl. gerade am Tage des Unfalls die erforderlichen Vorkehrungen angeordnet hatte, um die Vornahme einer Schwarzfahrt durch K. zu unterbinden. Die Bekl. hat sich im wesentlichen auf die Ausführung beschränkt, sie habe bei früheren Gelegenheiten dem K. die Vornahme von Schwarzfahrten bei Strafe sofortiger Entlassung verboten, bei der ausnahmsweise erforderlich gewordenen Verbringung des Kraftwagens zum Waschen in eine andere Garage habe sie das Erscheinen des Wagens dem Autohaus vorher angekündigt. Das an K. gerichtete Verbot, Schwarzfahrten zu machen, war auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen Androhung ohne wesentliche Bedeutung. Denn darüber ist jeder Führer unterrichtet, daß er keine Schwarzfahrten unternehmen darf und daß er im Falle der Zuwiderhandlung Gefahr läuft, sofort entlassen zu werden; es wird selten beobachtet werden, daß ein Führer, wenn er einmal den Entschluß zu einer Schwarzfahrt gefaßt hat, sich durch ein solches Verbot von seinem Vorhaben wird abhalten lassen. Die Ankündigung der demnächstigen Ankunft des Wagens in dem Autohause war keine geeignete Kontrollmaßregel, dies um so weniger, als die Bekl. nicht behauptet hat, daß sie K. hiervon verständigt habe. Von einer Erprobung des K. im eigenen Dienste der Bekl. kann bei einer Dienstzeit von nur etwa 7 Monaten keine Rede sein, und daß auch ältere und als zuverlässig bezeugte Führer der Versuchung, eine Schwarzfahrt zu unternehmen, dann erliegen, wenn sich ihnen hierzu eine günstige Gelegenheit bietet, lehrt auch der vorl. Fall. Immerhin würden das Alter und die bezeugte Zuverlässigkeit des K. die Annahme eines Verschuldens der Bekl. i. S. des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. vielleicht dann auszuschließen geeignet sein, wenn nicht die besonderen Umstände des Falles eine abweichende Beurteilung geboten erscheinen lassen würden. Es handelte sich bei der Überführung des Wagens in die Autohalle um eine ausnahmsweise Maßregel; darüber also, ob K., der den getroffenen Feststellungen nach den Wagen nicht unbemerkt aus dem Grundstück der Bekl. entfernen konnte, auch den Wagen selten oder nie allein fuhr, sich auch dann bewähren würde, wenn der Wagen in der Dunkelheit nach Schluß seiner Arbeitszeit und nach Büroschluß ihm allein überlassen wurde, hatte die Bekl. noch keine Erfahrungen sammeln können. Schon dieser Umstand hätte der Bekl. zu Aufsichtsmaßnahmen Anlaß geben müssen. Es kommt aber noch folgendes hinzu. An dem Nachmittag waren die Löhne gezahlt worden,

---

Beweisführung nicht unzulässig erleichtert oder gar erlassen werden. Das wäre ein Unrecht an dem Halter.

b) Die ganz ungewöhnlich hohen Anforderungen, die das RG. an die Sorgfalt des Halters stellt. Gewiß verlangt die Rücksicht auf die Verkehrssicherheit die Anlegung eines sehr strengen Maßstabs. Aber so weit darf doch nicht gegangen werden, daß der Eindruck entstehen muß, der Halter könne in Fällen der Schwarzfahrt durch den angestellten Führer, den er ja doch zum Fahrzeuge zulassen muß, überhaupt nicht genug tun, um eine unbefugte Benutzung auszuschließen. Im vorl. Falle wird scheinbar der Bekl. die Erklärung stark verübelt, daß für den Halter keine Verpflichtung zur dauernden Überwachung seines Führers bestehe, wenn die über diesen eingezogenen Auskünfte gut gelautet hätten. Und doch muß dann anerkannt werden, daß die Bekl. nicht nur bei der Auswahl des Führers sorgfältig verfahren ist, sondern auch „im allgemeinen" den Führer ausreichend beaufsichtigt und die zur Verhütung von Schwarzfahrten durch ihn geeigneten Maßnahmen getroffen hat. Aber am Tage des Unfalls sollen die erforderlichen Vorkehrungen unterblieben sein. Der Bekl. wird noch zugebilligt, daß an sich das Alter und die anderweitig bezeugte Zuverlässigkeit des Führers — im Dienste der Bekl. selbst soll sich der Führer, der schon zehn Jahre den Führerschein besaß, bei einer Dienstzeit von „nur etwa sieben Monaten" noch nicht erprobt gehabt haben — die Annahme eines Verschuldens i. S. des § 7 Abs. 3 S. 2 vielleicht auszuschließen geeignet wären, wenn nicht „die besonderen Umstände des Falles" eine abweichende Beurteilung geboten erscheinen ließen. Die „besonderen Umstände" des Falles: Es handelte sich um eine „ausnahmsweise Maßregel", daß der Wagen dem Führer „in der Dunkelheit nach Schluß seiner Arbeitszeit (in der Fabrik) und nach Büroschluß" überlassen wurde; die Bekl. soll noch keine Erfahrung haben sammeln können, ob der Führer einer solchen Verlockung werde widerstehen können. Es kann wirklich nicht mit Berechtigung angenommen werden, daß ein derartiger, alltäglicher Vorgang für den Führer, der schon zehn Jahre in anderem Dienste Kraftfahrzeuge unter sich gehabt, der sicher unzählige Male schon „in der Dunkelheit" einen Wagen allein gefahren hatte, etwas Besonderes war. Und es kann nicht verlangt werden, daß ein Halter seinem Führer, über den er die „denkbar günstigste" Auskunft erhalten hat, eine so einfache Sache wie die Verbringung des Wagens in eine andere Garage zwischen 5 und 6 Uhr abends nicht anvertraut. Des weiteren waren an dem Nachmittage die Löhne gezahlt worden, und der Führer hatte seinen Unwillen darüber geäußert, daß er noch nach der Arbeit in der Fabrik den Wagen waschen sollte. Was das Zahlen der Löhne mit der Sache zu tun hat, ist nicht einzusehen. Daß sich der Führer als solcher sehr oft noch nach 5 Uhr abends mit dem Wagen wird haben beschäftigen müssen, darf ohne weiteres angenommen werden. Schließlich „lag für die Bekl. bei Anwendung eines Höchstmaßes von Sorgfalt die Erwägung nicht fern, daß der Führer, um die ihm „zur Unzeit" aufgetragene Arbeit der Wagenwäsche wenigstens abzukürzen, einen seiner die Fabrikräume gleichfalls verlassenden Arbeitsgenossen zuziehen und diesen für seine Gefälligkeit durch eine Spazierfahrt schadlos halten könnte". Derartige Zumutungen an die Vorhersehfähigkeit des Halters bilden den Grund für die in Kraftfahrerkreisen vielgehörte Klage, jeder Kraftfahrer müsse nach der Einstellung der Gerichte zum mindesten ein Halbgott oder ein Hellseher sein. Auch von dem Kraftfahrer darf Unmögliches nicht verlangt werden. Nachherige Kritik ist leichter als das Vorhersehen.

Es wäre wirklich von Interesse zu wissen, welche Vorkehrungen die Bekl. zur Verhinderung der Schwarzfahrt nach der Meinung des RevG. hätte treffen sollen. Gewiß kann nach Lage der

[14]) JW. 1928, 1721. [16]) JW. 1930, 2849.

und K. hatte nicht ohne einen gewissen Grund nach der Darstellung der Bekl. seinen Unwillen darüber geäußert, daß er nach Schluß seiner Arbeitszeit in der Fabrik der Bekl., in der er zugleich als Arbeiter beschäftigt wurde, nun noch den Auftrag erhielt, den Wagen zu waschen, anstatt daß diese Tätigkeit in seine Arbeitsstunden verlegt worden war. Daher lag bei Anwendung eines Höchstmaßes von Sorgfalt die Erwägung nicht fern, daß K., um die ihm zur Unzeit aufgetragene Arbeit der Wagenwäsche wenigstens abzukürzen, einen seiner die Fabrikräume gleichfalls verlassenden Arbeitsgenossen zuziehen und diesen für seine Gefälligkeit durch eine Spazierfahrt schadlos halten könnte. Indem die Bekl. ohne jede Kontrollmaßnahme, wie beispielsweise das dem K. mitzuteilende Ersuchen an das Autohaus, die Zeit der Ankunft und der Abfahrt des K. daselbst festzustellen, ihren Wagen unter den hervorgehobenen besonderen Umständen der Willkür des K. preisgegeben hat, hat sie günstige Bedingungen für die unerlaubte Benutzung des Wagens gesetzt, und ihr Verhalten muß ihr als Verschulden i. S. des § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG. angerechnet werden. Sie hat in K. den Anreiz geschaffen, eine Schwarzfahrt zu unternehmen, und K. hat die ihm sich bietende günstige Gelegenheit hierzu alsbald erkannt und sie ausgenützt. Daraus folgt die Haftung der Bekl. nach § 7 Abs. 3 S. 2 KraftfG.

b) Dagegen kann § 831 Abs. 1 BGB. der Klage nicht zur Stütze gereichen. Der erk. Sen. hat bereits wiederholt ausgesprochen, daß der Halter für Schwarzfahrten, die sein Führer unternimmt, auf Grund des § 831 BGB. nicht in Anspruch genommen werden kann (RG. 119, 60 [16]); Urt. v. 18. Dez. 1930, VI 248/30, und die erwähnten Urt. in VI 319/31 u. VI 310/31). An dieser Auffassung ist auch nach erneuter Prüfung festzuhalten. Zwar bestellt der Halter, zum mindesten der Regel nach, den Führer auch zu der Verrichtung, den Wagen zu beaufsichtigen. Aber in dem Augenblick, in welchem der Führer entgegen dem Willen des Geschäftsherrn sich den Gebrauch des Wagens in eigennützigem Interesse anmaßt, sagt er sich von der ihm aufgetragenen Obhutspflicht los und handelt nicht mehr in Ausführung der ihm übertragenen Verrichtungen. Er benutzt vielmehr die Gelegenheit, die der ihm obliegende Aufgabenkreis bietet, um eine Handlung vorzunehmen, die außerhalb des Rahmens der Verrichtungen liegt, zu deren Ausführung ihn der Geschäftsherr bestellt hat.

c) Ob die Haftung der Bekl. auf vollen Schadensersatz der Kl. gegenüber sich aus § 823 Abs. 1 BGB. ergibt, bedarf zunächst weiterer Erörterung durch den Tatrichter, einmal nach der Richtung, ob das Verhalten der Bekl. bei der Überantwortung des Wagens an K. als fahrlässig i. S. des § 276 BGB. zu beurteilen ist, und ferner, ob der adäquate ursächliche Zusammenhang besteht. In ersterer Beziehung könnte u. a. etwa in Betracht kommen, ob dem K. eine bestimmte Weisung über den Zeitpunkt seiner Rückkehr gegeben war und ob und wer sich am Abend und des Nachts in dem Fabrikgebäude der Bekl. aufhielt, so daß eine Kontrolle über die Rückkunftszeit des K. gewährleistet und dies dem K. bekannt war.

(U. v. 10. März 1932; 9/32 VI. — Bamberg.) [H.]

<= RG. 136, 4.>

Sache schon der Auftrag zu einer Fahrt oder die Zulassung einer Fahrt ein Verschulden des Halters darstellen. Aber im gegebenen Falle konnten weder die persönlichen noch die zeitlichen und räumlichen Umstände die Bekl. zwingen, den Auftrag nicht ausführen zu lassen. Selbst mitzufahren hatte die Bekl. nicht den mindesten Anlaß. Selbst wenn man annehmen wollte, die Bekl. hätte vorsichtigerweise das Autohaus um Feststellung der Ankunft und Abfahrt des Führers ersuchen und diesen von dem Ersuchen verständigen sollen — in Wirklichkeit bestand hierfür bei der Kürze der dem Führer von vornherein für das Geschäft bemessenen Zeit kein zwingender Grund —, so besteht doch keinerlei Gewißheit dafür, daß diese Maßnahme Erfolg gehabt hätte. Wenn schon auf den Führer, wie die Entsch. annimmt, die Androhung der sofortigen Entlassung bei Vornahme einer Schwarzfahrt keinen Eindruck machte, so hätte ihm wohl noch weniger die Furcht, im Autohaus vielleicht eine Viertelstunde zu spät anzukommen, große Sorgen gemacht. Länger wird die Schwarzfahrt kaum gedauert haben, und der Führer wußte ganz genau, daß man ihm die Dauer der Fahrt zum Autohaus nicht auf Minuten werde nachrechnen können; zudem hätte er eine Ausrede finden können. Will man die Unterlassung der Bekl. zur Schuld anrechnen, so müßte wenigstens ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit bestehen, daß sie ursächlich war.

Zu begrüßen ist, daß die Entsch. einige noch bestehende Streitfragen löst: so wird die Anwendbarkeit des § 823 Abs. 1 BGB. und die Nichtanwendbarkeit des § 831 BGB. auch bei der gegebenen Form der Schwarzfahrt klar ausgesprochen (vgl. die Auff.: RKraftf. 1929, 315 ff.).

ObLGR. Dr. Bezold, München.

[16]) JW. 1928, 559.

2a. § 7 Abs. 2 KraftfG.; §§ 276, 831 BGB.

1. Wem von einer Kraftwagenfabrik für eine Vorführungsfahrt mit einem Wagen der Fabrik ein Kraftwagenführer zur Verfügung gestellt ist, der kann zu der Fabrik das Vertrauen haben, daß derselbe zuverlässig ist.

2. Die erhöhte Aufmerksamkeit, die nach § 7 Abs. 2 KraftfG. verlangt wird, liegt dem mitfahrenden Eigentümer nicht ob. Er ist zu einem Eingreifen nicht verpflichtet, wenn er die Lage nicht völlig übersieht und sein Eingreifen darum die Gefahr vergrößern kann.†)

(U. v. 2. Nov. 1931; 183/31 VI. — Berlin.) [H.]

Abgedr. JW. 1932, 782 [6].

3. §§ 7, 9 KraftfG.; §§ 17, 18 KraftfVerkVO.; §§ 286, 304 ZPO.; § 1542 RVO.; §§ 254, 276, 823 BGB.

1. Der Kraftfahrer, dem bei Dunkelheit und regnerischem Wetter auf beiden Straßenseiten

Zu 2a. Die beiden in dieser Entsch. ausgesprochenen Grundsätze entsprechen der ständigen Rspr. des RG.

1. Diese Rspr. ist, soweit sie die Anwendung des § 831 BGB. betrifft, nicht ganz unbedenklich. Berücksichtigt man, welchen strengen Maßstab das RG. sonst an den durch den Geschäftsherrn zu erbringenden Entlastungsbeweis anlegt, so erscheint es verwunderlich, daß im vorl. Falle und in ähnlichen Fällen das Vertrauen genügen soll, das der Geschäftsherr der Fabrik schenkt, die ihm den Kraftwagenführer zur Verfügung stellt. Nach der Rspr. des RG. bedarf es in diesem Falle weder einer Nachprüfung noch auch nur einer Nachfrage über die Zuverlässigkeit des von der Fabrik ausgewählten Führers. Diese Rspr. bedeutet eine an sich nicht begründete Bevorzugung der großen Betriebe, eine Erscheinung, die überhaupt bei der Anwendung des § 831 BGB. durch das RG. zu beobachten ist. So nimmt das RG. ebenfalls in ständiger Rspr. an (vgl. RG. 78, 107; 79, 101, 106; 87, 4), daß, wenn der Geschäftsherr wegen des großen Umfanges seines Betriebes die Auswahl der niederen Angestellten einem höheren überläßt, er sich schon durch den Nachweis entlasten kann, daß er den höheren Angestellten sorgfältig ausgewählt und im übrigen die erforderlichen Anordnungen und Einrichtungen zur Beurteilung der niederen Angestellten getroffen hat. Hierdurch wird für größere Betriebe der zu führende Entlastungsbeweis ganz erheblich erleichtert zum Nachteil des Verletzten, in Benachteiligung der kleineren Betriebe und der Geschäftsherren, die ihre Angestellten selbst auswählen. Auch steht diese Rechtsprechung in unverkennbarem Widerspruch zu der Bestimmung des § 831 Abs. 2 BGB.

Die obige Entsch. geht übrigens über die in Bezug genommene Entsch. RG. 79, 320 insoweit noch hinaus, als es in dieser heißt, daß hinsichtlich der Auswahl des Fahrers der zu erbringende Entlastungsbeweis als erbracht anzusehen war. Hier hingegen meint das RG., daß unter den obwaltenden Umständen es eines besonderen Entlastungsbeweises überhaupt nicht bedurfte.

2. Dem zweiten vom RG. ausgesprochenen Grundsatz wird man unbedenklich zustimmen können. Der mitfahrende Halter des Wagens ist in der Regel während der Fahrt nicht verpflichtet, den Fahrer zu beaufsichtigen (RG. v. 12. März 1928: VerkRdsch. 1928, 256). Eine Pflicht zum Eingreifen setzt zweierlei voraus:

1. daß der mitfahrende Eigentümer positiv erkennt, daß der Fahrer unzweckmäßig oder verkehrswidrig handelt und

2. daß durch sein Eingreifen tatsächlich die Gefahr beseitigt werden könnte. Hierzu ist aber erforderlich, daß er die Lage genau übersehen konnte und außerdem imstande war, durch aktives Eingreifen der Gefahr abzuhelfen.

Hierdurch wird sich, wie die obige Entsch. erkennen läßt, für den mitfahrenden Eigentümer des Wagens nur ausnahmsweise eine Pflicht zum Eingreifen ergeben.

RA. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

Fußgänger und Radfahrer mit und ohne Laternen entgegenkommen, darf nicht mit 30 bis 35 km Geschwindigkeit fahren.

2. Bei Anwendung des § 254 BGB. ist in erster Linie das ursächliche Verhalten der Beteiligten ins Auge zu fassen und zu den dabei zu beachtenden Umständen gehört das Verschulden als solches.

3. Auch hinsichtlich des Abblendens verlangt § 7 Abs. 2 KraftfG. von dem Halter die Führung des Entlastungsbeweises.

4. Setzt sich der Anspruch aus mehreren selbständig zu beurteilenden Einzelansprüchen zusammen, so darf Urteil nach § 304 ZPO. erst erlassen werden, wenn feststeht, daß nach jeder Richtung dieser Einzelansprüche ein Schaden entstanden ist.

4. Der Klärung der sich aus § 1542 RVO. ergebenden Fragen bedarf es, bevor Grundurteil oder Feststellungsurteil ergeht.†)

(U. v. 15. Jan. 1932; 405/31 VI. — Kassel.) [H.]

Abgedr. JW. 1932, 778³.

4. §§ 7, 18 KraftfG.; §§ 276, 823 BGB. **Die dem Kraftwagenführer obliegende Sorgfalt geht erheblich weiter als die in § 276 BGB. vorgeschriebene allgemeine Sorgfalt. Besonders bei Überholungen an der Einmündung einer anderen Straße muß so gefahren werden, daß allen Gefahren für die übrigen Benutzer der Straße Rechnung getragen ist.†)**

Der Kl. fuhr am 23. Juni 1930 mittags 12 Uhr auf seinem Rade auf der W.er Chaussee in H. von W. her scharf

---

Zu 3. Ein bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstandener Unfall kann gleichzeitig die Haftung aus dem KraftfG. und aus unerlaubter Handlung nach §§ 823 ff. BGB. begründen (§ 16 KraftfG.). Dann liegt sog. Anspruchskonkurrenz vor: der Verletzte hat zur Erreichung desselben wirtschaftlichen Zieles (Schadensersatz) mehrere Ansprüche zur Verfügung, die nebeneinander bestehen, aber nicht mehrfach verwirklicht werden können. Der Kl. kann sich darauf beschränken, von den mehreren ihm zustehenden Ansprüchen nur einen geltend zu machen, also Schadensersatz entweder nur aus dem KraftfG. oder nur aus dem BGB. zu verlangen; dann darf auch der Richter nur das Bestehen dieses Anspruchs prüfen. Die Beschränkung muß aber durch ein unzweideutiges Verhalten des Kl. zum Ausdruck kommen; es genügt zur Kennzeichnung seines Willens nicht, daß er in der Klage oder in der mündlichen Verhandlung nur den einen oder den anderen rechtlichen Gesichtspunkt hervorkehrt (was überhaupt nicht von ihm verlangt wird — iura novit curia). Legt der Kl. dem Richter einen Tatbestand vor, der die Merkmale der mehreren Ansprüche enthält, also zur Verurteilung des Bekl. sowohl aus der Gefährdungs- als aus der Verschuldenshaftung führen kann, und enthält er sich entweder jeder rechtlichen Charakterisierung seiner Ansprüche oder unterläßt er doch die klare und unzweideutige Einschränkung auf die Verfolgung eines bestimmten Anspruchs, so hat der Richter dem Antrag des Kl. nach allen möglichen rechtlichen Gesichtspunkten zu prüfen (Rosenberg, Die Veränd. d. rechtl. Gesichtsp. i. Zivilproz., ZZP. 49, 38 ff., 45). Die Prüfung darf um so weniger unterbleiben, als die Haftung des Bekl. aus unerlaubter Handlung den Kl. günstiger stellen kann als die Haftung aus dem KraftfG. (vgl. §§ 845, 847 BGB.).

Die Ausführungen der Entsch., mit denen die Fahrgeschwindigkeit des Bekl. beanstandet wird, streifen bedenklich an das tatsächliche Gebiet. Besonders der Satz: „Hiernach lagen alle oder fast alle Voraussetzungen vor, unter denen der § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. dem Kraftfahrer ein so langsames Fahren zur Pflicht macht usw." klingt ganz wie eine tatsächliche Feststellung. Diese Voraussetzungen sind in erster Linie tatsächlicher Natur; sie haben nur Rechtsbegriffe zu erfüllen. Sie können nach der Sachlage gegeben gewesen sein; daß sie aber wirklich vorlagen, steht nicht fest und muß erst noch tatsächlich geklärt werden. Der Umstand allein, daß die vom Bekl. benutzte Straße von zahlreichen Arbeitern teils zu Fuß, teils zu Rad belebt war, berechtigt noch nicht zur Annahme, daß auf der Wegestrecke, wo sich der Unfall ereignete, „lebhafter Verkehr" herrschte. Daß dem Bekl. durch das regnerische Wetter der Überblick über die Fahrbahn so sehr behindert war, daß er unbeleuchtete Personen oder Gegenstände erst auf eine Entfernung von 8 m vor seinem Wagen wahrnehmen konnte, kann jedenfalls aus seiner Angabe nicht gefolgert werden, daß er den Kl. erst auf 8 m vor seinem Wagen in seine Fahrbahn einschwenken sah. Ob dem Bekl. wegen der nicht weiter beschriebenen Straßenkrümmung die Sicht „noch besonders erschwert war" und ob „bei etwaiger Glätte der Straße" die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Weges beeinträchtigt war, muß vom Tatrichter bei der neuerlichen Verhandlung geprüft, konnte aber nicht vom RevG. mit bindender Kraft für den Tatrichter festgestellt werden.

Die Auffassung des RG., daß die Prüfung der Frage, ob das Fahrzeug „auf kürzeste Entfernung" angehalten werden kann, auch die Beschaffenheit des Fahrzeugs, namentlich der Zustand der Bremsen, berücksichtigt werden muß, halte ich für richtig. Das BayObLG. wird bei Gelegenheit seine abweichende Ansicht revid. müssen.

Dem Führer des KraftfG., der wegen Zuwiderhandlung gegen die Abblendvorschriften aus § 21 KraftfG. gestraft oder aus unerlaubter Handlung haftbar gemacht werden soll, muß nachgewiesen werden, daß er nicht ordnungsgemäß abgeblendet hat. Bei der Klage aus § 7 KraftfG. muß aber der Halter, der sich mit dem Einwand des unabwendbaren Ereignisses entlasten will, nach § 7 Abs. 2 den Beweis des richtigen Abblendens erbringen. Jede Lücke im Entlastungsbeweise geht zu Lasten des Bekl.

Die Forderung der Entsch., daß bei der Abwägung nach § 9 KraftfG., § 254 BGB. nicht nur das beiderseitige Verschulden, sondern auf seiten des Halters auch die Gefährlichkeit des Betriebs (die durch das Verschulden „erhöhte Betriebsgefahr") zu berücksichtigen ist, entspricht der herrschenden Lehre und der ständigen Rspr.

Etwas eigentümlich wird den Kraftfahrer der Versuch der Entsch. anmuten, das durchaus unvernünftige und für den Bekl. nach der ganzen Sachlage und nach dem allgemein bekannten Verhalten der Radfahrer auf der Straße nicht vorherzusehende Hinüberschwenken des Kl. auf die andere Straßenseite als vom Bekl. möglicherweise verschuldet hinzustellen. Angenommen, der Kl. wurde geblendet, so hätte er, wie jeder geblendete Kraftfahrer die Verpflichtung gehabt, anzuhalten und nicht ins Ungewisse hinein weiterzufahren.

Von besonderem Interesse in verfahrensrechtlicher Hinsicht sind die Ausführungen unter B 2a und b. Der Kl. hat Leistungs- und Feststellungsklage erhoben; bezüglich des Leistungsanspruchs wurde Zwischenurteil nach § 304 ZPO., bezüglich der künftigen Ansprüche Feststellungsurteil erlassen, in beiden Fällen wurde den Klaganträgen nur teilweise entsprochen. Dabei blieb unberücksichtigt, daß dem Kl. gewisse Ansprüche ganz oder zum Teil nicht mehr zustanden, weil sie nach § 1542 RVO. im Augenblick ihrer Entstehung auf öffentlich-rechtliche Versicherungsträger übergegangen sind. War der Kl. insoweit nicht berechtigt, die Ansprüche einzuklagen, so durften sie ihm auch nicht durch Grund- und Feststellungsurteil zugebilligt werden. Das Recht, eine Leistung zu verlangen, gehört zum Grunde, nicht zum Betrage des Anspruchs, und es ist auch verfehlt, durch Feststellungsurteil dem Kl. das Bestehen eines Anspruchs oder Anspruchsteiles zu bestätigen, den er in Wirklichkeit nicht hat. Wäre das Urt. des BG. rechtskräftig geworden, so wäre dem Bekl. — bei Versagen des § 767 ZPO. nach dessen Abs. 2 — kaum dagegen zu helfen gewesen, an den Kl. Leistungen machen zu müssen, die diesem nicht zustehen (vgl. Grünebaum: JW. 1932, 772; RG. 62, 339; 123, 41 = JW. 1929, 916).

Die Anrechnung der dem Verletzten aus der gesetzlichen Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung zu gewährenden Leistungen auf den ihm gegen den Halter oder Führer des Kraftfahrzeugs zustehenden Schadensersatzanspruch wird unter den Gesichtspunkt der Vorteilsausgleichung gebracht. Soll nach § 304 ZPO. ein Zwischenurteil über den Grund des Schadensersatzanspruchs ergehen, so darf die Frage der Vorteilsausgleichung nicht in die Verhandlung über die Höhe des Anspruchs verwiesen werden, wenn vom Schädiger behauptet wird, daß der Schaden durch den Vorteil vollständig wettgemacht wird, und diese Behauptung nicht schon widerlegt ist; denn dann muß mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß überhaupt kein Schaden besteht, und kann der Anspruch auf Ersatz nicht dem Grunde nach für berechtigt erklärt werden. Solange darüber Zweifel bestehen, ist der Rechtsstreit noch nicht reif zur Entscheidung über den Grund des Anspruchs (RG. 65, 59 = JW. 1907, 133; 103, 406; JW. 1911, 35). Ist dem Kl. nach § 9 KraftfG., § 254 BGB. nur ein Teil des entstandenen Schadens zu ersetzen, so werden ihm die Versicherungsleistungen nur auf den ihm zuerkannten Teil, nicht auf den ganzen Schaden angerechnet; denn der Anspruch geht kraft Gesetzes auf den öffentlich-rechtlichen Versicherungsträger nur soweit über, als er für den Verletzten entsteht (JW. 1909, 471; vgl. dazu RG. 91, 398).

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Zu 4. Die Praxis spricht davon, daß die Sorgfalt des Kraftfahrzeugführers erheblich weitergehe als die in § 276 BGB. vorgeschriebene allgemeine Sorgfalt. Das BGB. verlangt eine im Verkehr erforderliche Sorgfalt; dabei ist ein objektiver Maßstab anzulegen. Doch ist die Berücksichtigung der Anschauungen eines gewissen engeren Verkehrskreises nicht ausgeschlossen. Maßgebend ist

rechts und bog nach links zu dem dort einmündenden H.er Steindamm hinüber. Er wurde hierbei von dem nachfolgenden Kraftwagen des Bekl., der selbst steuerte, zu Boden geschleudert. Seine Schadensklage wurde in der VerInst. abgewiesen. RG. hob auf und verwies zurück.

Das Urt. ist nach mehreren Richtungen zu beanstanden.

Das BU. beginnt mit dem Satze, der Unfall sei so vorwiegend durch das Verschulden des Kl. verursacht worden, daß der Kl. seinen Schaden unter Anwendung des § 9 KraftfGes. allein tragen müsse; es erörtert dann das Verhalten des Kl. und schließt mit der Ausführung: Ein Verschulden des Bekl. sei nicht erkennbar. Er habe seinen Wagen nach links abwenden und dadurch ein Überfahren des Kl. verhindern können. Das beweise, daß er aufgepaßt habe und auch nicht übermäßig schnell gefahren sein könne. Die von ihm allein zu vertretende Betriebsgefährdung aus § 7 KraftfG. müsse angesichts der einwandfreien Feststellung, daß der Unfall ganz überwiegend durch die grobe Fahrlässigkeit des Kl. verursacht worden sei, außer Ansatz bleiben.

Diese Beurteilung ist unzureichend und wird der Rechtslage nicht gerecht. Der Unfall des Kl. ist bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs des Bekl. erfolgt. Der Bekl. haftet daher für den dem Kl. entstandenen Schaden als Halter des Fahrzeugs, wenn er sich nicht nach § 7 Abs. 2 KraftfG. entlastet, und nach § 18 KraftfG., wenn er nicht nachweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht ist. Das BG. versteht hier unter Verschulden offenbar lediglich die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB.). Es kann dahingestellt bleiben, wie weit die Entlastungspflicht des Bekl. als Führers des Kraftwagens gehen würde. Jedenfalls geht diejenige Sorgfalt des Führers, deren Beobachtung der Halter des Fahrzeugs nachweisen muß, um sich nach § 7 Abs. 2 KraftfG. zu entlasten, erheblich weiter, als die in § 276 BGB. vorgeschriebene allgemeine Sorgfalt. Das ist in der Rspr. des erk. Sen. stets festgehalten worden (RG. 86, 151[1]); 92, 38; 96, 131; JW. 1928, 797 und 1723; RG. v. 5. Nov. 1931, VI 239/31). Sie umfaßt auch die umsichtige Erfassung jedes geeigneten, nur irgendwie erdenklichen Mittels zur Abwendung der Gefahr und bedeutet eine ganz besonders gespannte Aufmerksamkeit, die auch in schwierigen Lagen den Anforderungen gewachsen ist. Die Erfüllung dieser Pflicht kann noch nicht, wie das BG. es will, deshalb als erwiesen angesehen werden, weil der Bekl. dadurch, daß er den Wagen im letzten Augenblick nach links herumriß, ein Überfahren des Kl. verhindert hat, der immerhin infolge des Zusammenstoßes eine Gehirnerschütterung und einen dreifachen Beinbruch erlitten hat. Der Bekl. wollte den auf einem Zweirade fahrenden Kl. überholen, als der Kl. in den H.er Steindamm einbiegen wollte. Schon regelmäßig ist wegen der Gefahren, die bei dem Überholen an sich eintreten können, dabei eine besondere Vorsicht zu beobachten (RG. 131, 120[2]). Ganz besonderer Anlaß zur Vorsicht ist aber geboten, wenn die Überholung an der Einmündung einer anderen Straße erfolgt (RG. 120, 155[3])). Nach § 18 KraftfVerkVO. i. d. Fass. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) ist die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß der Führer in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten. Herrscht lebhafter Verkehr, so muß nach dieser Vorschr. so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann. Es ist bereits wiederholt in der Rspr. des erk. Sen. darauf hingewiesen worden (u. a. RG. 120, 156[4])), daß die genannte Vorschr. der KraftfVerkVO. früher die weitergehende Fassung gehabt hat, es müsse bei Straßenkreuzungen, bei Straßeneinmündungen, . . . endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr herrsche, so langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden könne: es ist aber auch betont worden, daß mit der neuen Fassung eine Änderung des früheren Rechtszustandes nicht beabsichtigt wurde, daß vielmehr nur weggelassen wurde, was entbehrlich erschien. Ob an der in Rede stehenden Stelle ein starker Verkehr zur Zeit des Unfalls herrschte, ist aus den Feststellungen des BG. nicht mit Sicherheit zu entnehmen. Fest steht aber, daß der Bekl. den Kl. an der Einmündung des H.er Steindamms überholen wollte. Wie keinen Bedenken unterliegen kann, durfte also die Fahrgeschwindigkeit des Kraftwagens nur eine solche sein, daß der Wagen auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden konnte. Dazu kommt aber, daß die als W.er Chaussee benannte Straße, wie ein Stadtplan von H. ergibt, von einer Reihe von Straßen gekreuzt wird. Die von dem Bekl. im Rechtsstreit wiederholt ausgedrückte Auffassung, die Einmündung des H.er Steindamms habe von ihm nicht irgendwie als seine Geschwindigkeit mäßigend in Betracht gezogen zu werden brauchen, ist angesichts der klaren Rechtslage abzulehnen. Diese Auffassung des Bekl. läßt im Zusammenhang mit dem festgestellten Sachverhalt ohne weiteres auf einen Verstoß des Bekl. gegen § 18 Abs. 1 und 2 KraftfVerkVO. schließen. Bei der Überholung mußte die Einmündung einer Straße ohne Zweifel in Rücksicht gezogen werden (RG. 120, 155[5])). Das BG. führt im Rahmen der Beurteilung des Verhaltens des Kl. in bezug auf nachfolgende Fahrzeuge aus, daß die Führer dieser Fahrzeuge im Großstadtverkehr nicht ihre Augen zu jeder Zeit überall haben könnten. Auch wenn man nur den diesem zugespitzten Ausdruck zugrunde liegenden Gedanken berücksichtigt, so kommt das etwa auf das Gegenteil dessen hinaus, was oben über den in der Rspr. feststehenden Begriff der in § 7 Abs. 2 KraftfG. umschriebenen Sorgfaltspflicht gesagt ist, und bedeutet in Wirklichkeit eine völlige Beiseiteschiebung der KraftfVerkVO., die in dem angef. Urt. mit keinem Wort auch nur erwähnt ist. Das BG. zählt im Anschluß an jene Ausführung die Pflichten des Kraftwagenführers auf, die an sich zweifellos bestehen: Er habe zu achten auf zu überholende Fahrzeuge — gerade diese Pflicht kam dem Kl. gegenüber in Betracht —; auf die zahlreichen ent-

der Verkehr, der bei dem Typus des einzelnen, konkreten Rechtsverhältnisses in Betracht kommt. Die Annahme, daß das KraftfG. außerhalb dieser Regelung einen besonderen Sorgfaltsbegriff aufstellen wollte, ist m. E. abzulehnen; auch das RG. bezeichnet sie als zweifelhafte Streitfrage (JW. 1932, 786). Eine „allgemeine Sorgfalt in dem Sinn, daß sie von allen Menschen in völlig gleichem Maß und Umfang zu beachten wäre, kennt das BGB. nicht, sie muß vielmehr dem in Betracht kommenden Kreis unter Berücksichtigung der Tatumstände des Einzelfalls entnommen werden. Wenn beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein besonders hohes Maß von Sorgfalt verlangt wird, so liegt dies im Rahmen der Regelung des § 276 BGB. Die Worte „jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt“ in § 7 Abs. 2 KraftfG. bedeuten nichts anderes als die im Verkehr (hier eben im Kraftfahrzeugverkehr) erforderliche Sorgfalt (vgl. Isaac-Sieburg, Anm. VII E zu § 7 KraftfG.). Von praktischer Bedeutung ist die Stellungnahme zu dieser Frage nicht, denn ob man in § 7 Abs. 2 KraftfG. eine Sonderregelung erblickt oder nicht, immer kommt man zum Ergebnis, daß im Kraftfahrzeugverkehr ganz besonders hohe Anforderungen gestellt werden müssen.

Eine Haftungsbefreiung nach § 7 Abs. 2 KraftfG. kann im Regelfalle dann nicht vorgeschützt werden, wenn durch Ges. oder VO. aufgestellte Verkehrsvorschriften verletzt werden. Das vorl. Urt. erblickte in dem Verhalten des Bekl. eine Verletzung des § 18 KraftfVerkVO. Ganz besondere Vorsicht sei beim Überholen an Einmündungen anderer Straßen geboten. Die Fahrgeschwindigkeit habe sich in den von § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. gestellten Grenzen zu halten. Dieser letzteren Forderung gegenüber ist der Standpunkt des 1. Sen. vorzuziehen, der zwar bei Straßenkreuzungen ebenfalls gesteigerte Vorsicht, nicht aber unbedingt Herabsetzung der Geschwindigkeit nach § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. verlangt (JW. 1928, 2326 und Anm. von Landsberg). Auch beim Überholen an Straßeneinmündungen ist nicht ohne weiteres Langsamfahren mit sofortiger Haltemöglichkeit notwendig, sofern nicht besondere Umstände dafür sprechen. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. in der alten Fassung nannte u. a. auch Straßeneinmündungen, die Neufassung übernahm dies nicht. Daß sachlich keine Änderung eingetreten ist, bedeutet, daß in der Geschwindigkeitsfrage trotz des Wechsels des Ausdrucks dasselbe gewollt ist wie vorher. Wohl aber ist insofern eine Änderung eingetreten, als dem richterlichen Ermessen ein weiterer Spielraum überlassen ist wie früher. Ob bei einer Einmündung so langsam gefahren werden muß, wie § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. verlangt, ist nun nicht mehr vom Gesetzgeber bestimmt, sondern vom Richter nach Maßgabe des Abs. 1 nachzuprüfen. Insofern ist dem Vorbringen des Bekl., die Straßeneinmündung habe von ihm bei Bemessung der Geschwin-

[1]) JW. 1915, 404. [2]) JW. 1931, 856. [3]) JW. 1928, 1721. [4]) JW. 1928, 1721. [5]) JW. 1928, 1721.

gegenkommenden Fahrzeuge wegen der Gefahr der Überquerung bei den zahlreichen Seitenstraßen — inwiefern diese zahlreichen Seitenstraßen nicht auch bei dem Überholen zu berücksichtigen sein sollen, ist allerdings nicht einzusehen —; auf die überquerenden Fußgänger und die Seitenstraßen und schließlich auch auf die Fußgänger auf den Gehsteigen und die dort spielenden Kinder. Abgesehen davon, daß das Vorliegen jedenfalls der letzteren Voraussetzungen im Streitfalle bisher nicht ersichtlich ist, muß die allgemeine Ausführung des BG. grundsätzlich beanstandet werden, daß die Kraftwagenführer alle diese Bilder nicht immer gleichzeitig ins Auge nehmen könnten. Darauf wird es im buchstäblichen Sinne nicht immer ankommen. Keineswegs darf aber von der Forderung abgegangen werden, daß der Kraftwagenführer *allen* Gefahren, die den übrigen Benutzern der Straße drohen, Rechnung zu tragen hat; gerade um dies zu ermöglichen, gibt die KraftfVerkVO. die erwähnte Anordnung, wonach vom Führer unter den vom BG. erörterten Verhältnissen die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten ist, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann.

Im einzelnen ist vorliegend zu bemerken: Das BG. stellt über die Fahrgeschwindigkeit des Bekl. nichts fest. Es will nur aus dem Umstande, daß der Bekl. im letzten Augenblick das Überfahren des Kl. noch hat verhindern können, schließen, daß der Bekl. *nicht übermäßig schnell* gefahren sein kann. Eine solche Erwägung geht zumal in dieser Allgemeinheit fehl; der Führer muß nach dem früher Gesagten beim Überholen insbes. an einer Straßeneinmündung nach § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. so *langsam* fahren, daß er auf kürzeste Entfernung halten kann. So langsam ist der Bekl. nach dem feststehenden Sachverhalt nicht gefahren.

Dazu kommt folgendes: Das BG. stellt fest, daß der Kl. vor dem Einbiegen nach links seinen linken Arm kurz herausgehalten hat. Der Kl. behauptet, daß er schon vorher in einer Entfernung von etwa 20 m vor der Wendung den linken Arm ausgestreckt habe. Das BG. unterstellt diese Behauptung als richtig, offenbar mit Rücksicht auf die Beweispflicht des Bekl. für ein Verschulden des Kl. und deshalb, weil der Kl. sich zum richterlichen Eide für diese Behauptung erboten hat, meint aber, daß das keinesfalls genüge, weil die Führer der nachfolgenden Kraftfahrzeuge im Großstadtverkehr ihre Augen nicht zu jeder Zeit überall haben könnten. Da dieser Erwägung, wie dargelegt, ein Rechtsirrtum zugrunde liegt, würde, falls die Behauptung des Kl. zutrifft, ein weiterer Umstand vorliegen, der die Entlastung des Bekl. aus § 7 Abs. 2 hindert. — Schließlich ist ein Punkt vom BG. noch nicht beachtet worden, der einen weiteren Verstoß des Bekl. gegen die KraftfVerkVO. bedeuten würde. Nach § 19 dieser VO. hat der Führer des Kraftwagens überall dort, wo es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen. Zwei Zeugen, die der Unfallstelle am nächsten sich befanden, haben ein Hupensignal des Bekl. nicht gehört. Der Zeuge M., der von der entgegengesetzten Seite im Kraftwagen herankam, bekundet darüber nichts; er ist offenbar darüber nicht befragt worden.

Der Verstoß des Bekl. gegen § 18 KraftfVerkVO. enthält zugleich eine Verletzung des § 823 Abs. 2 BGB., da jene Vorschr. als Schutzgesetz i. S. der letzteren Bestimmung anzusehen ist (RG. 84, 425; 130, 168 [6])). Ob ein weiteres Verschulden durch Nichtbeachtung des vom Kl. behaupteten ersten Zeichens mit der linken Hand vorliegt, und ob der Bekl. ferner gegen § 19 KraftfVerkVO. verstoßen hat, bedarf der Prüfung durch das BG. Für das Maß des Verschuldens, das in der Nichtbeachtung jenes Zeichens liegen würde, könnte es auf den Umfang des Verkehrs ankommen, der zur Zeit des Unfalls dort herrschte. Der Bekl. selbst hat gemäß dem Schriftsatz v. 30. Juni 1931 zur Begr. seiner Auffassung, daß auch nicht die mindeste Veranlassung vorgelegen habe, an dieser Stelle eine Geschwindigkeitsverminderung vorzunehmen, vorgetragen, daß es an dem H.er Steindamm nach der S.-Straße — die auf der anderen Seite der W.er Chaussee in diese mündet — so gut wie überhaupt keinen Kreuzungsverkehr gebe. Ob damals noch andere Kraftfahrzeuge hinter dem Kl. herkamen, wie das BG. nach S. 5 des Urteilsabdrucks anzunehmen scheint, ob dort auf den Gehsteigen Fußgänger verkehrt und Kinder gespielt haben, wird vom BG. festzustellen sein. Seine Prüfung wird sich auch mit der Bekundung des Zeugen H. zu befassen haben; nachdem der Zeuge das von ihm beobachtete, vom Kl. mit der linken Hand gegebene Zeichen bekundet hat, bezeugt er im unmittelbaren Anschluß daran, daß etwa 20 m hinter dem Kl. ein Personenauto, nach dem Zusammenhang offenbar der Kraftwagen des Bekl., gekommen sei. Hat dieser Wagen gleichwohl den Kl. nach seiner Linkswendung erfaßt, so könnte das allerdings einen weiteren Anhaltspunkt für die Fahrgeschwindigkeit des Kraftwagens ergeben.

Die Rev. weist mit Recht darauf hin, daß für das Mitverschulden des Kl. unter dem Gesichtspunkt des § 9 KraftfG. der Bekl. beweispflichtig ist. Das gilt auch für das Maß des Verschuldens. Dabei ist zu beachten, daß § 9 auf § 254 BGB. verweist und daß nach dieser Vorschr. bei dem Mitwirken eines solchen Verschuldens die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des zu leistenden Ersatzes *von den Umständen*, insbes. davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist (RG. v. 3. Dez. 1931, VI 383/31 [7])). Ob und inwiefern der Kl. gegen eine Vorschr. der Hamburg. VerkO. verstoßen hat, ist in der RevInst. nicht nachzuprüfen (§§ 549, 562 ZPO.), soweit jene VerkO. mit der KraftfVerkO. vereinbar ist. Wohl aber bedarf es der Erörterung, ob der Begriff des Verschuldens des Kl. i. S. von § 9 KraftfG. i. Verb. m. §§ 276, 254 BGB. verkannt ist. In dieser Beziehung reichen die bisherigen Feststellungen des BG. zur endgültigen Beurteilung des Sachverhalts nicht aus. Einmal ist im Rechtsstreit, insbes. auch bei der Beweisaufnahme hervorgetreten, daß der Unfall zwischen Straßenbahnschienen erfolgt ist. Es bedarf daher der Feststellung der Örtlichkeit, damit eine Unterlage für die Prüfung gewonnen wird, ob dadurch das Verhalten des Kl., dem zum Vorwurf gemacht wird, daß er sich zu lange vor dem Einbiegen auf der rechten Wegekante gehalten habe, in anderem Lichte erscheint. Wäre der Kl. Führer eines Kraftwagens gewesen, so hätte er sich nach der Vorschr. des § 21 Abs. 2 KraftfVerkVO. richten müssen, wonach beim Einbiegen in einen anderen Weg nach links gerade in weitem Bogen zu fahren ist. Außerdem drängt sich, falls der Unfall zwischen den Straßenbahnschienen erfolgt ist, die Frage auf, ob der Bekl. beim Überholen des Kl. den nötigen Abstand von diesem gehalten hat. Sodann kommt für die Prüfung des Verschuldens des Kl. in Betracht, was bereits bei der Beurteilung des Verhaltens des Bekl. erörtert ist, einmal, ob der Kl. bereits 20 m vor der Wendung ein Zeichen durch Ausstrecken des linken Armes gegeben hat und ferner, ob der Bekl. bei der Abgabe des vom BG. festgestellten Zeichens noch 20 m vom Kl. entfernt war. Hat der Kl. sogar zweimal seine Absicht, nach links einzubiegen, angezeigt, so würde es der Feststellung be-

---

digkeit nicht berücksichtigt werden müssen, mit der Maßgabe zuzustimmen, daß ohne das Vorliegen besonderer Umstände auch beim Überholen an dieser Stelle die Geschwindigkeit des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. von ihm nicht einzuhalten war. Der lückenhafte Tatbestand läßt nicht erkennen, ob hier solche besonderen Umstände gegeben waren. Das vom Urt. aufgestellte Erfordernis, der Kraftwagenführer habe allen Gefahren, die den übrigen Benützern der Straße drohen, Rechnung zu tragen, ergibt sich zweifelsfrei aus den §§ 17, 18 KraftfVerkVO.; die vom Fahrer geforderte Sorgfalt besteht nicht nur im Einhalten bestimmter Geschwindigkeiten, verlangt vielmehr auch sonst höchste Aufmerksamkeit und Entschlußkraft. Unter „allen Gefahren“ sind selbstverständlich nur die zu verstehen, die den Wegebenutzern vom Fahrzeug drohen. Auszuscheiden sind nach der bekannten Rspr. solche, welche durch unvorhersehbares Verhalten der Wegebenutzer selbst eintreten. Das Übersehen der rechtzeitig gegebenen ordnungsmäßigen Zeichen eines Wegebenutzers und die Nichtabgabe von Hupenzeichen kann vom Bekl. nie damit entschuldigt werden, daß seine Aufmerksamkeit durch andere Umstände vollständig in Anspruch genommen werde; mit Recht tritt das Urt. diesen Ausführungen des BG. entgegen und stellt erneut in dieser Hinsicht die strengsten Anforderungen an den Kraftfahrzeugführer.

RA. Dr. *Wille*, München.

[6]) JW. 1931, 875.

[7]) JW. 1932, 786.

sonderer Umstände bedürfen, wenn trotzdem ein Verschulden auf seiner Seite angenommen werden sollte. Desgleichen ist auch in diesem Zusammenhang von wesentlicher Bedeutung, ob der Bekl. rechtzeitig ein Hupenzeichen in einer seinem Zweck entsprechenden Weise gegeben hat. Schließlich ist noch auf folgendes hinzuweisen: Ob ein Radfahrer sich vor dem Verlassen der Fahrtrichtung durch Umsehen zu vergewissern hat, daß für ihn keine Gefahr damit verbunden ist, hängt von den Umständen des einzelnen Falles, insbes. von der Örtlichkeit und den Verkehrsverhältnissen ab. Er braucht nicht immer damit zu rechnen, daß ein hinter ihm fahrendes Fahrzeug gegen die Verkehrsregeln verstoßen werde (RGUrt. v. 7. Dez. 1931, VI 312/31; v. 12. Okt. 1931, VI 144/31). Allgemein ist dabei zu beachten, daß auch der Radfahrer auf den sonstigen Verkehr auf der Straße zu achten und dabei das Rad selbst zu lenken hat; im vorl. Fall aber kommt noch hinzu, daß sich auf der rechten Seite der Straße, links von der Fahrbahn des Kl., Straßenbahnschienen befanden; es bedarf daher sorgfältiger Prüfung, ob es dem Kl., wie das BG. meint, zuzumuten oder überhaupt möglich war, in spitzem Winkel unter gleichzeitigem ständigen Herausstrecken des linken Arms sich scharf auf die linke Seite seiner rechten Fahrbahn zu begeben, ob der Kl. sich hierbei mit Rücksicht auf das Vorhandensein der Straßenbahnschienen nicht vielleicht gerade in Gefahr begeben hätte.

Eine Abwägung der Frage des Verschuldens des Kl. und des Maßes des Verschuldens des Bekl. ist regelmäßig erst möglich, wenn das Maß des beiderseitigen Verschuldens festgestellt ist (RG. 131, 125 [8]) und Nachweisungen).

(U. v. 3. März 1932; 397/31 VI. — Hamburg.) [H.]

**5. §§ 7, 9, 18 KraftfG.; §§ 254, 276 BGB.; § 21g KraftfVerkVO. v. 28. Juli 1926.

1. Die Auffassung, daß ein Betrieb des Kraftfahrzeuges nur vorliege, solange die motorischen Kräfte des Fahrzeuges unmittelbar oder mittelbar auf das Fahrzeug einwirken, bleibt abzulehnen.

2. Für einen bei dem Betrieb eingetretenen Schaden muß ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebseinrichtungen bestehen; das reicht aber auch aus.

3. Es darf nicht allgemein gefordert werden, der Unfall müsse durch Gefahren verursacht sein, die dem Betrieb gerade eines Kraftfahrzeuges eigentümlich und mit anderen Betrieben nicht verbunden sind.

4. Schuldhaft handelt (Verstoß auch gegen obigen § 21g), wer einen breiten Lastkraftwagen ganz nahe an einer belebten Straßenbahnhaltestelle in einer Enge zwischen Schienen und Bordsteinen halten läßt.†)

(U. v. 1. April 1931; 516/30 VI. — Kiel.) [H.]

Abgedr. JW. 1932, 782 [7].

[8]) JW. 1931, 927.

Zu 5. A. Anm. Nelson, ebenda.

B. Anm. Sieburg, ebenda.

C. Das RG. bejaht die Frage, ob ein stillstehendes Kraftfahrzeug, dessen Motor abgestellt ist, sich im Betrieb befindet. Andererseits wendet das RG. in seiner Entsch. auf ein derartiges Kraftfahrzeug § 21g KraftfVerkVO. an, dessen Abs. 2 dem Führer eines derartigen Fahrzeuges u. a. zur Pflicht macht, vor seiner Entfernung vom Fahrzeug „die Vorrichtung in Wirksamkeit zu setzen, die verhindern soll, daß ein Unbefugter das Fahrzeug in Betrieb setzt“. Indem das RG. einerseits bejaht, daß sich das Fahrzeug in Betrieb befunden habe, andererseits das Fahrzeug einer Vorschrift unterwirft, die eine Inbetriebsetzung des Fahrzeuges verhindern soll, widerspricht es sich selbst.

Der Widerspruch in der reichsgerichtlichen Entsch. erklärt sich daraus, daß das RG. bei der Frage, ob ein stillstehendes Auto, dessen Motor abgestellt ist, sich im Betrieb befindet, nicht alle gesetzlichen Auslegungsmöglichkeiten berücksichtigt hat, die bei der Beantwortung dieser Frage zu berücksichtigen waren. Unberücksichtigt geblieben ist, wie oben dargelegt, § 21g Abs. 2 KraftfVerkVO. Unberücksichtigt geblieben ist aber auch § 8 Ziff. 2 KraftfG. Die Tatsache, daß nach § 8 Ziff. 2 KraftfG. die Vorschr. über die Gefährdungshaftung nach § 7 unanwendbar sind, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit nicht übersteigen kann, hätte dem RG. die Erwägung nahelegen müssen, daß der Gesetzgeber unter dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges, dessen Gefährlichkeit die Best. des § 7 KraftfG. über die Haftung des Halters veranlaßt hat, weniger das Stillstehen eines Autos mit abgestelltem Motor als vielmehr die Bewegung des Autos zufolge seiner motorischen Kräfte versteht. Wäre der Gesetzgeber gegenteiliger Auffassung, so würde die Tatsache, daß nach § 8 Ziff. 2 die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges über die Anwendbarkeit der Vorschr. über die Gefährdungshaftung entscheidet, unverständlich sein. Beachtet man aber § 8 Ziff. 2 KraftfG., so kommt man zu dem merkwürdigen Ergebnis, daß nach der reichsgerichtlichen Entsch. ein stillstehendes Auto, dessen Motor abgestellt ist und dessen Höchstgeschwindigkeit im Falle der Bewegung höher als 20 Stundenkilometer ist, eine größere Gefahr für die Allgemeinheit darstellt als ein fahrendes Auto, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht überschreiten kann. Das RG. läßt den Halter eines Kraftfahrzeuges, das mit abgestelltem Motor stillsteht, für allen Schaden nach § 7 KraftfG. haften, bejaht also bei einem stillstehenden Auto eine Betriebsgefahr, die kraft positiver Vorschr. des § 8 Ziff. 2 KraftfG. bei einem Kraftwagen, der auf ebener Bahn höchstens eine Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometer erreichen kann, weder in der Bewegung noch während des Stillstandes gegeben ist. Das kann nicht richtig sein. Der Gesetzgeber, der nach § 8 Ziff. 2 die Gefährlichkeit des Kraftfahrzeugbetriebes zweifellos in der durch motorische Kräfte hervorgerufenen großen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeuges erblickt, hat zweifellos nicht gewollt, daß ein stillstehendes Auto, dessen Motor abgestellt ist, das aber in der Bewegung eine Geschwindigkeit von mehr als 20 Stundenkilometer erreichen kann, anders beurteilt wird als ein Kraftwagen in gleicher Lage, der jedoch eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 20 Stundenkilometer hat oder ein stillhaltendes Pferdefuhrwerk. Hätte der Gesetzgeber unter Betriebsgefahr auch die Gefahr rechnen wollen, die dadurch entsteht, daß ein besonders breiter Kraftwagen während des Stillstehens ein Hindernis für den Verkehr bietet, so hätte er zweifellos die Best. des § 8 Ziff. 2 nicht geschaffen, die ja in erster Linie Anwendung finden wird auf Lastfahrzeuge mit besonderer Breite, die infolge ihrer Breite und Schwere eine höhere Geschwindigkeit als 20 Stundenkilometer nicht erreichen können.

Die Auslegung, die das RG. dem Begriff Betrieb gibt, ist nach den obigen Ausführungen zweifellos zu weit. Gerade der hier vom RG. entschiedene Fall nötigt zu einer Aufgabe der bisherigen reichsgerichtlichen Ansicht und zur Anerkennung der Auffassung, daß ein Betrieb nur dann vorliegt, solange die motorischen Kräfte des Fahrzeuges unmittelbar oder mittelbar auf das Fahrzeug einwirken.

RA. Dr. Lobeck, Leipzig.

5a. §§ 8, 17 (18) KraftfG.

1. Der bei einem Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen verletzte Halter oder Führer des einen Fahrzeugs unterfällt bei Inanspruchnahme des Halters oder Führers des anderen auch dann der Ausgleichungspflicht nach §§ 17 (18) KraftfG., wenn auf seiner Seite kein Verschulden vorliegt. Die Ausnahmevorschrift in § 8 Nr. 1 KraftfG. kommt dem mit dem Fahrzeug selbst beförderten oder es selbst lenkenden Halter nicht zugute.

2. Der gleiche Grundsatz hat auch zu gelten, falls der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird.

3. Es kann eine Erhöhung der Betriebsgefahr bedeuten, wenn das Geleise unmittelbar neben der Straße liegt.†)

(U. v. 26. Nov. 1931; 317/31 VI. — Hamm.) [H.]

Abgedr. JW. 1932, 785 [8].

Zu 5a. Die Entsch. entspricht der feststehenden Rspr. des RG., der zuzustimmen ist.

1. Daß der in seinem Kraftfahrzeug verletzte Fahrer auch dann ausgleichspflichtig ist, wenn ihn kein Verschulden trifft, daß er sich vielmehr auch die von seinem Fahrzeug ausgehenden, für den Schaden ursächlichen Betriebsgefahren entgegenhalten und zur Ausgleichung nach §§ 17, 18 KraftfG. anrechnen lassen muß, ist von dem RG. in ständiger Rspr. — abgesehen von den beiden in dem Urt. erwähnten abweichenden Entsch. — ausgesprochen (vgl. die in RG. 130, 129 zit. Entsch. und angegebene Literatur; hinzuweisen wäre auch noch auf die Entsch. des gleichen Senats

6. Für den Begriff der Verhandlungen i. S. des § 14 Abs. 2 KraftfG. genügt es, wenn der Berechtigte Anforderungen an den Verpflichteten stellt und dieser sich auf Erörterungen einläßt.†)

Der Arbeiter H. wurde von einem Kraftwagen der Bekl. angefahren. Im Vorprozesse verklagte sein Pfleger die Bekl. auf Schadensersatz und erzielte zunächst ein Urteil, das ihre Schadensersatzpflicht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärte. Die Ber. und die Rev. der Bekl. wurden zurückgewiesen, die Rev. durch Urt. v. 28. März 1929.

Im gegenwärtigen Rechtsstreit macht die Kl. den auf Grund des § 1542 RVO. auf sie übergegangenen Anspruch des Verunglückten gegen die Bekl. geltend. Die Bekl. erhob die Einrede der Verjährung. Wegen dieser Einrede haben die Vorinstanzen abgewiesen.

RG. hob auf und verwies zurück.

Das BG. stellt fest, daß die Kl. die für den Verjährungsbeginn nach § 14 KraftfG. erforderliche Kenntnis am 28. Mai 1927 erlangt hat, der Pfleger des Verunglückten möglicherweise schon früher, aber frühestens am 3. Mai 1927. Nach den in RG. 124, 113 [1]) entwickelten Grundsätzen würde die Verjährungsfrist bei ungehemmtem Ablauf daher im Mai 1929 geendet haben. Daß der Schriftwechsel der Beteiligten i. J. 1927 eine Hemmung gem. § 14 Abs. 2 KraftfG. herbeigeführt habe, lehnt das BG. ab.

Diese Erwägung beanstandet die Rev. m. R. Mit Schreiben v. 24. Juni 1927 zeigte die Kl. der Bekl. den Unfall an mit dem Bemerken, daß sie sich genötigt sehen werde, von der Bekl. Ersatz zu beanspruchen. Diese antwortete unter dem 27. Juni 1927, daß für sie weder nach dem AutomobilG. noch nach dem bürgerlichen Recht ein Haftungsgrund besteht, daß sie das Schreiben der Kl. an ihre Versicherungsgesellschaft weitergeleitet habe und die Kl. bitte, sich mit dieser unmittelbar in Verbindung zu setzen, da die Korrespondenz durch sie, die Bekl., lediglich einen Umweg bedeuten würde. Zutreffend sieht das BG. darin eine Vollmacht für die Versicherungsgesellschaft, die Verh. namens der Bekl. zu führen. Die Kl. wandte sich dann mit Schreiben v. 3. Nov. 1927 an die Versicherungsgesellschaft und teilte ihr darin ihre Schadensberechnung mit. Darauf antwortete die Versicherungsgesellschaft unter dem 17. Nov. 1927, daß sie keine Ersatzpflicht der Bekl. als gegeben erachten könne, da nach ihren eingehenden Ermittelungen H. den Unfall selbst verschuldet habe, was der von seinen Angehörigen angestrengte Prozeß auch ergeben werde. Das Schreiben schloß: „Wir sehen uns bei dieser Sachlage außerstande, Ihnen irgendwelchen Ersatz für die gehabten und noch in Zukunft entstehenden Aufwendungen zu gewähren. Es dürfte jedenfalls zweckmäßig sein, zunächst einmal den Ausgang des Prozesses abzuwarten."

Darauf wartete die Kl., bis die Ersatzpflicht der Bekl. durch das Urt. des RG. v. 28. März 1929 dem Grunde nach rechtskräftig feststand, und wandte sich mit Schreiben vom 9. April 1929 wiederum an die Versicherungsgesellschaft. Während des dann folgenden Schriftwechsels ging der Rechtsstreit über die Schadenshöhe weiter, namentlich auch über den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und der geistigen Erkrankung des Verunglückten.

Die Beurteilung des BG. wird dem Sinne und Zwecke des § 14 Abs. 2 KraftfG. nicht gerecht. Nach Ausweis der Begründung (RTDrucks. Nr. 988, 12. LegPer., 1. Sess.) sollte die Vorschrift verhindern, daß die kurze Verjährungsfrist abläuft, während der Berechtigte durch Vergleichsverhandlungen hingehalten wird. Es sollte damit also eine ähnliche Wirkung erreicht werden wie mit der in der Rspr. des RG. entwickelten Replik der Arglist gegen die Verjährungseinrede (RG. 115, 137 [2])), nur auf einem einfacheren Wege, wie ihn der Gesetzgeber wählen konnte. Der Begriff der „Verhandlungen" kann daher nicht so eng ausgelegt werden, wie es das BG. will, indem es in dem Schreiben v. 27. Juni und 17. Nov. 1927 nur Ablehnungen sieht und die Schlußsätze für bedeutungslos erachtet. Darin stimmt es freilich mit dem OLG. Stuttgart überein, das einen ähnlichen Fall ebenso entschieden hat (Recht 1917 Nr. 1150), und mit Müller (§ 14 KraftfG. zu B), wo diese Entsch. gebilligt ist. Aber der erk. Sen. hat schon (HöchstRRspr. 1929 Nr. 1365) ausgesprochen, es müsse für den Begriff der Verhandlungen genügen, wenn der Berechtigte Anforderungen an den Verpflichteten stelle und dieser — oder sein Bevollmächtigter — nicht sofort ablehne, sondern sich auf Erörterungen einlasse. Ob das Einlassen darin besteht, daß die Erörterungen alsbald sachlich beginnen, oder darin, daß für den sachlichen Beginn eine spätere Zeit vorgeschlagen wird — wie hier die Beendigung eines anderen, über den Unfall geführten Rechtsstreits —, kann keinen Unterschied machen, und ebensowenig kann es darauf ankommen, ob solchem Vorschlage ein Bestreiten der Ersatzpflicht vorangeschickt wird. Unter diesem Gesichtspunkte bedeutete weder das Schreiben der Bekl. v. 27. Juni 1927 noch das der Versicherungsgesellschaft v. 17. Nov. 1927 eine Ablehnung oder einen Abbruch von Verhandlungen. Denn jenes verwies die Kl. an die Versicherungsgesellschaft, und dieses verwies sie auf die Zeit nach Beendigung des Vorprozesses, stellte also für diese Zeit sachliche Erörterungen in Aussicht, die dann auch stattgefunden haben. Wenn es überhaupt einen Sinn haben sollte, daß die Versicherungsgesellschaft es als zweckmäßig bezeichnete, zunächst das Ende des Vorprozesses abzuwarten, so konnte es nur der sein, daß ein zweiter Rechtsstreit über die Ersatzpflicht aus demselben Unfalle vermieden werden sollte, und dabei lag es auf der Hand, daß bei solchem

v. 12. März 1931: JW. 1931, 3331 [17] mit der ausführlichen Anm. von Müller).

2. Daß dieser Grundsatz auch im Verhältnis von Kraftfahrzeug und Eisenbahn Geltung haben muß, folgt ohne weiteres aus § 17 Abs. 2 KraftfG.

3. Die allgemeine durch den Betrieb eines Kraftfahrzeuges oder einer Eisenbahn als solche begründete Gefahr kann durch besondere, zu dem Betriebe an sich nicht notwendig gehörenden Umstände erhöht werden. Als einen die allgemeine Betriebsgefahr der Eisenbahn erhöhenden Umstand sieht das RG. hier mit Recht die Tatsache an, daß die Geleise unmittelbar neben der Straße liegen.

RA. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

Zu 6. Die Hemmungsgründe für die Verjährung des BGB. werden in den Best. des § 14 Abs. II KraftfG. noch durch einen weiteren Grund vermehrt. Wenn nämlich Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatzanspruch schweben, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert. Was ist nun Verweigerung der Verhandlungen? Diese Frage ist bis zu einem gewissen Grade bestritten, indem zum mindesten ein Einlassen auf Erörterungen gefordert wird. Nunmehr kann aber auch nach dem oben angeführten Urteil der Hinweis auf die Beendigung eines anderen Verfahrens genügen, um die Hemmung i. S. des § 14 Abs. II KraftfG. zu bewirken. Diese Stellungnahme des obersten deutschen Gerichts kann gerade auch in bezug auf die Durchführung von Kraftfahrzeugunfallprozessen von großer Bedeutung sein. Vielfach wird nämlich in solchen Fällen auf die Entsch. im Strafprozeß hingewiesen und die Durchführung des Zivilprozesses bis zur Erledigung des ersteren zurückgestellt. Zahlreiche Fälle gibt es, in denen z. B. die Strafsache womöglich in 4—5 Rechtszügen ihre Durchführung erfährt. In einem solchen Prozeß ist es nunmehr jedenfalls einfach und klar festgestellt, daß durch den Hinweis auf ein solches Strafverfahren die Hemmung der Verjährung i. S. des § 14 Abs. II KraftfG. eingetreten ist. Es ist aber diese Rspr. auch deswegen zu begrüßen, weil sie auch dem Sinne des Gesetzes entspricht. Es sollte damit eine Erleichterung geschaffen werden. Diesem Gedanken entspricht natürlich eine möglichst extensive Auslegung der Vorschr. Aber auch dem Wortlaut als solchen wird diese Auslegung ganz gerecht. Eine Verweigerung der Fortsetzung der Verhandlungen ist es eigentlich doch nicht, wenn man nur eine Unterbrechung in der Hinsicht eintreten lassen will, daß inzwischen eine andere Entsch. ergehen soll und wenn man gleichzeitig damit zum Ausdruck bringt, daß nach dieser Entsch. mit den Verhandlungen weiter fortgefahren werden soll. Es dürfte nicht uninteressant sein, daß Kirchner, Komm. über das KraftfG. (1915), ausführt, daß auch eine Vereinbarung, den Prozeß ruhen zu lassen, bis gewisse Vorfragen geklärt oder andere Prozesse und Verfahren erledigt sind, für das Gebiet des KraftfG. auf Grund § 14 Abs. II KraftfG. für zulässig zu halten ist. Die nunmehr klare Festlegung dieses Gedankens durch die obige reichsgerichtliche Entsch. ist sehr zu begrüßen, wenn auch der Grundsatz des § 225 BGB. damit, wie es Kirchner in seinem Komm. bemerkt, eine gewisse Durchbrechung erfährt.

RA. Dr. Ludwig Lechner, München.

[1]) JW. 1929, 2056.

[2]) JW. 1927, 658.

Abwarten die Verjährungsfrist verstreichen konnte. Sie wäre zwar am 28. März 1929, als die Entsch. des RG. erging, noch nicht verstrichen gewesen, aber es war damals nur über den Grund des Anspruchs entschieden worden, und der Streit über die Höhe, namentlich über die Ersatzpflicht für die geistige Erkrankung des Verunglückten, ging weiter. Nachdem die Bekl. durch ihre Bevollmächtigte es für zweckmäßig erklärt hatte, das Ende dieses Rechtsstreits abzuwarten, konnte nach dem Sinne und Zwecke des § 14 Abs. 2 KraftfG. die Verjährung einstweilen nicht ablaufen; sie war gehemmt, bis die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert wurde.

(U. v. 17. März 1932; 515/31 VI. — Berlin.) [H.]

7. § 17 KraftfG. schreibt die umfassende Abwägung aller Umstände vor, die zur Entstehung eines Unfalls mitgewirkt haben (RG. 84, 415; Recht 1915 Nr. 2150). Danach genügt es nicht, daß überhaupt ein Verschulden der Beteiligten festgestellt wird; es kommt vielmehr entscheidend darauf an, wie das jedem einzelnen zur Last fallende Verschulden zu bewerten ist und in welchem Maße es zur Entstehung des Unfalls mitgewirkt hat (RG. 131, 135).

(U. v. 3. März 1932; 493/31 VI. — Celle.) [H.]

---

2. Kraftfahrzeugverkehrsverordnung.

8. §§ 17, 18, 24 KraftfVerkVO.; §§ 823, 276 BGB. Der Versuch eines Kraftfahrers, eine Kreuzung vor einem in hoher Geschwindigkeit sich nähernden anderen Kraftfahrzeug in langsamer Fahrt zu überqueren, kann schuldhaft sein einerlei, ob er oder der andere vorfahrtsberechtigt ist.

Die Kraftdroschke war das von rechts kommende Fahrzeug. Demnach stand ihr nach § 24 KraftfVerkVO. in der zur Unfallzeit geltenden Fass. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) das Vorfahrtsrecht vor dem Bekl. zu, sofern nicht entweder der Verkehrsschutzmann eine abweichende Regelung getroffen hatte (RG. 132, 100[1]) oder die T.-Straße im Verhältnis zur F.-Straße als Hauptverkehrsweg (RG. 125, 206[2]) anzusehen ist. Unterstellt man zunächst das Vorfahrtsrecht der Droschke, so hätte der Bekl. dies entgegen der Auffassung des BG. beachten müssen. Denn der Bekl. hatte bei dem Erreichen der Kreuzung nahezu gehalten und ist dann eigener Angabe nach vorsichtig, also offenbar in langsamer Fahrt, über die Kreuzung hinweggefahren, obwohl er sah oder sehen mußte, daß sich ein Kraftwagen in hoher Geschwindigkeit der Kreuzung näherte. Unter diesen Umständen konnte der Bekl. keineswegs mit Gewißheit darauf rechnen (RG. 125, 207[3]), daß er vor der Droschke die Kreuzung überquert haben würde. Überdies spricht es gegen den Bekl., wenn er es mit den Verkehrssorgfaltspflichten (§ 276 BGB.) eines Kraftfahrzeugführers für vereinbar erachtet hat, das Vorfahrtsrecht der Kraftdroschke bei einer Entfernung derselben von nur „mindestens 15 m" von der Kreuzung zu mißachten und noch dazu in langsamer Fahrt die Kreuzung zu nehmen. Hiernach hätte der Bekl. gegen § 276 BGB. und die §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1, 24 KraftfVerkVO. verstoßen. Aber auch wenn der Bekl. vorfahrtsberechtigt gewesen sein sollte, so würde der Tatrichter zu prüfen haben, ob der Bekl. trotz der Annäherung der Droschke in übermäßiger Fahrgeschwindigkeit den Versuch machen durfte, nachdem er nahezu angehalten hatte, die Kreuzung in langsamer Fahrt zu überqueren (vgl. RG. 125, 208[4]). Auch dann könnte je nach Umständen eine Verletzung der §§ 17 Abs. 1, 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. und des § 276 BGB. zum mindesten in Frage kommen.

(U. v. 10. März 1932; 498/31 VI. — Berlin.) [H.]

9. § 24 KraftfVerkVO. Das Vorfahrtsrecht kann auch dadurch verletzt werden, daß das zur Gewährung der Vorfahrt verpflichtete Fahrzeug ein Verhalten zeigt, welches das vorfahrtsberechtigte Fahrzeug zu einer Ausweichbewegung zwingt, die es bei sachgemäßem Verhalten des kreuzenden Fahrzeugs nicht hätte auszuführen brauchen. Es genügt, daß der andere Fahrer in Verwirrung gesetzt und zu unsachgemäßen Maßnahmen veranlaßt worden ist.†)

Das BG. hat die Verletzung des Vorfahrtsrechts darin gefunden, daß der Bekl. zu 4 eine Fahrweise beobachtet hat, die von der Bekl. zu 3 als Mißachtung ihres Vorfahrtsrechts hat angesehen werden müssen und diese zum Ausweichen veranlaßt hat. Diese Begründung läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Eine Verletzung des Vorfahrtsrechts liegt nicht nur dann vor, wenn dem vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge das Überfahren der Kreuzungsstelle von dem verpflichteten Fahrzeuge unmöglich gemacht oder in unzulässiger Weise erschwert wird. Das Vorfahrtsrecht kann vielmehr auch dadurch verletzt werden, daß das zur Gewährung der Vorfahrt verpflichtete Fahrzeug ein Verhalten zeigt, welches das vorfahrtsberechtigte Fahrzeug zu einer Ausweichbewegung zwingt, die es bei einem sachgemäßen Verhalten des kreuzenden Fahrzeuges nicht hätte auszuführen brauchen. Das zur Gewährung der Vorfahrt verpflichtete Fahrzeug darf nicht lediglich deshalb mit unverminderter Geschwindigkeit in die Kreuzungsstelle hineinfahren, weil sein Führer glaubt, hinter dem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug gerade noch ohne einen Zusammenstoß vorbeikommen zu können; es muß sein Verhalten vielmehr so einrichten, daß der zur Vorfahrt berechtigte Fahrer die Kreuzungsstelle ohne die Besorgnis eines Zusammenstoßes überfahren kann. Hiergegen hat der Bekl. zu 4 verstoßen. Obwohl er den Kraftwagen der Bekl. zu 3 nach der Feststellung des BG. frühzeitig genug hat erblicken können, um vor der Kreuzungsstelle zu bremsen, ist er mit unverminderter Geschwindigkeit in diese hineingefahren, um seinen Wagen dann erst nach links zu lenken und zum Halten zu bringen. Er hat hierdurch die Bekl. zu 3 nach der Feststellung des BG. in den Irrtum versetzt, daß er ihr Vorfahrtsrecht mißachten werde und dadurch zu einer Ausweichbewegung veranlaßt, die sie nicht hätte auszuführen brauchen, wenn der Bekl. zu 4 vor der Kreuzungsstelle gebremst hätte. Das BG. hat es bei dieser Sachlage ohne Rechtsirrtum dahingestellt gelassen, ob die Bekl. zu 3 noch Raum genug gehabt hat, an dem Wagen des Bekl. zu 4 vorbeizukommen.

Aber auch die Begründung, mit der das BG. den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Verletzung des Vorfahrtsrechts und dem Unfall bejaht, läßt keinen Rechtsirrtum erkennen. Das BG. führt hierzu aus, die Bekl. zu 3 habe allerdings kopflos gehandelt; aber ihre Verwirrung sei dadurch herbeigeführt worden, daß der Bekl. zu 4 ihr Vorfahrtsrecht verletzt habe; sie habe nicht wissen können, welche Absichten der Bekl. zu 4 mit dem Einlenken seines Wagens nach

---

[1] JW. 1931, 3345. [2] JW. 1929, 2816.
[3] JW. 1929, 2816. [4] JW. 1929, 2816.

Zu 9. Die Grundsätze, auf denen das vorstehende Urteil beruht, leuchten ein.

1. Das Vorfahrtsrecht wird verletzt, nicht nur, wenn das zur Gewährung der Vorfahrt verpflichtete Fahrzeug das Überfahren der Kreuzungsstelle dem vorfahrtsberechtigten Fahrzeuge unmöglich macht oder unzulässig erschwert, sondern auch, wenn der zur Gewährung der Vorfahrt Verpflichtete sich so verhält, daß der Vorfahrtsberechtigte ihm so ausweichen muß, wie er bei richtigem Verhalten des kreuzenden Fahrzeugs nicht auszuweichen brauchte. Auch ein solches Verhalten ist eine Art, die verkehrsentsprechende Vorfahrt verkehrswidrig unmöglich oder schwierig zu machen.

2. Wird durch eine solche Verletzung des Vorfahrtsrechts der Vorfahrtsberechtigte in Verwirrung gebracht und zu unsachgemäßen oder sogar kopflosen Maßnahmen veranlaßt, so daß ein Unfall mittels seines Fahrzeuges entsteht, so kann ursächlicher Zusammenhang zwischen der Verletzung des Vorfahrtsrechts und dem Unfalle vorliegen. Zum ursächlichen Zusammenhange in einem solchen Falle siehe auch Müller, AutomobilG., 6. Aufl., S. 377. Die Frage, ob nicht auch der Vorfahrtsberechtigte schuldhaft den Unfall verursacht, weil er je nachdem damit rechnen mußte, daß der Vorfahrtsverpflichtete sein Vorfahrtsrecht unbeachtet lassen werde, ist neben der Frage des ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Verletzung des Vorfahrtsrechtes und dem Unfalle eine Frage für sich. Vgl. hierzu z. B. Isaac-Siebrug, 1931, § 24 A. 13; auch JW. 1931, 3314[4] mit Anm. von Alving.

RA. Dr. Plum, Köln.

links verfolgte, ob er ihr hierdurch die Fahrt freigeben oder vor ihr die rechte Straßenseite habe gewinnen wollen; sie sei infolge der Fahrweise des Bekl. zu 4 unsicher geworden und hierdurch zu unsachgemäßen Maßnahmen veranlaßt worden, die dann den Unfall herbeigeführt hätten. Diese Ausführungen sind nicht zu beanstanden. Es ist auch in diesem Zusammenhange nicht gerechtfertigt, wenn die Rev. entscheidendes Gewicht darauf legen will, daß die Bekl. zu 3 ausreichenden Raum für die Durchfahrt gehabt hat. Es kommt für die Frage des ursächlichen Zusammenhangs nicht darauf an, wie die Bekl. zu 3 sich bei der Verletzung ihres Vorfahrtsrechts hätte verhalten sollen, sondern wie sie sich tatsächlich verhalten hat. Daß die Verletzung anerkannter Fachregeln durch einen Straßenbenutzer nach der allgemeinen Lebenserfahrung geeignet ist, andere Personen in Verwirrung zu setzen und zu unsachgemäßen oder geradezu kopflosen Maßnahmen zu veranlassen, hat das BG. ohne Rechtsverstoß angenommen. Wenn es unter diesem Gesichtspunkt den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Fahrweise des Bekl. zu 4 und den unsachgemäßen Maßnahmen der Bekl. zu 3 bejaht hat, so tritt hierin kein Rechtsirrtum zutage.

(U. v. 7. März 1932; 513/31 VI. — Düsseldorf.) [H.]

10. § 24 Halbs. 2 KraftfVerkVO. Das Vorfahrtsrecht ist auch dann gegeben, wenn ein auf dem gleichen Verkehrsweg entgegenkommendes Fahrzeug nach links einbiegen und dabei die Fahrbahn des auf dem gleichen Verkehrsweg weiterfahrenden Fahrzeugs kreuzen will.

Das BG. meint, von einer Verletzung des Vorfahrtsrechts könne keine Rede sein, wenn zwei Fahrzeuge sich auf dem gleichen Verkehrsweg entgegenkämen. Das ist so allgemein nicht richtig. § 24 KraftfVerkVO. i. d. Fass. v. 16. März 1928 (RGBl. I, 91) regelt das Vorfahrtsrecht zunächst für den Fall, daß die Fahrbahn eines auf einem Hauptverkehrswege sich bewegenden Fahrzeuges von der Fahrtrichtung eines aus einem Seitenwege kommenden Fahrzeuges geschnitten wird. Ein derartiger Fall war hier nicht gegeben. Denn das Motorrad des Kl. und der Kraftwagen der Bekl. kamen sich auf demselben Verkehrsweg entgegen. Aber die Regelung des Vorfahrtsrechts im § 24 KraftfVerkVO. beschränkt sich nicht auf den Fall der Kreuzung der Fahrbahn eines Fahrzeuges auf dem Hauptverkehrswege durch die Fahrbahn eines aus einem Seitenwege kommenden Fahrzeuges. Sie enthält darüber hinaus die allgemeine Regel, daß in allen sonstigen Fällen dem von rechts kommenden Fahrzeug das Vorfahrtsrecht zustehe. Diese ergänzende Regel ist im Streitfalle zur Anwendung zu bringen. Der Bekl. zu 2 wollte mit seinem Kraftwagen, mit dem er bis dahin auf der rechten Seite der B.-Straße entlang gefahren war, nach links in die K.-Straße einbiegen. Er mußte hierbei die Fahrbahn des Kl. kreuzen, und das hatte zur Folge, daß der Kl. bei dieser Begegnung das von rechts kommende Fahrzeug war. Daraus folgt, daß dem Kl. nach § 24 Halbs. 2 KraftfVerkVO. das Vorfahrtsrecht zustand. RGSt. 63, 263 hat mit Recht die Auffassung vertreten, daß § 24 KraftfVerkVO. auf Fälle der vorliegenden Art Anwendung zu finden hat. Er führt hierzu aus, man möge bei Erlaß des § 24 Halbs. 2 KraftfVerkVO. in erster Linie an den Fall gedacht haben, daß zwei hinsichtlich des Verkehrs gleichwertige Straßen aufeinandertreffen und ein Fahrzeug aus der einen Straße in die andere einbiege oder die andere kreuze; die Vorschrift treffe aber sowohl ihrem Wortlaut als auch ihrer Zweckbestimmung nach auch die Fälle, in denen ein auf einem Hauptverkehrsweg sich bewegendes Fahrzeug in einen Seitenweg einbiegen wolle und hierbei die Fahrtrichtung eines von rechts kommenden Fahrzeuges schneiden wolle. Dem ist zuzustimmen. § 24 KraftfVerkVO. bietet keinen Anhalt für die Auffassung, daß das Vorfahrtsrecht des von rechts kommenden Fahrzeuges nur dann Anwendung zu finden hätte, wenn das kreuzende Fahrzeug aus einem Seitenwege herankommt. Das Vorfahrtsrecht ist vielmehr auch dann gegeben, wenn die im § 24 Halbs. 2 KraftfVerkVO. vorgesehene Situation dadurch hergestellt wird, daß ein auf dem gleichen Verkehrsweg entgegenkommendes Fahrzeug nach links einbiegen und dabei die Fahrbahn des auf dem gleichen Verkehrsweg weiterfahrenden Fahrzeuges kreuzen will. Soweit in früheren Entsch. des Sen. (vgl. RG. v. 23. April 1931, VI 570/30, v. 8. Okt. 1931, VI 188/31) eine abweichende Rechtsansicht zum Ausdruck gekommen ist, wird sie nicht aufrechterhalten.

(U. v. 12. Mai 1932; 528/31 VI. — Berlin.) [H.]

---

3. Bürgerliches Gesetzbuch.

a) Kraftfahrrecht.

11. §§ 249, 823 BGB.; §§ 139, 286 ZPO.

1. Hat eine Ehefrau beim Steuern des Kraftwagens ihres neben ihr sitzenden Ehemanns einen Schaden dadurch verursacht, daß sie nicht rechtzeitig angehalten hat, so ist der Ehemann auch selbst verantwortlich, wenn er erkannt hatte, daß Anlaß bestand, anzuhalten.

2. Daß eine 62 Jahre alte Händlerin, die bisher mit ihrem Manne zusammen Märkte aufsuchte, allein schon wegen der durch den Tod des Mannes verursachten Notwendigkeit der Heranziehung einer anderweitigen Hilfskraft ihren Beruf aufgegeben haben würde, kann, insbes. in der Zeit wirtschaftlichen Niedergangs, nicht ohne weiteres angenommen werden.

Die Kl. betrieb mit ihrem Ehemann einen Gemüsehandel in der Weise, daß sie, ohne ein Ladengeschäft zu unterhalten, mit Pferd und Wagen ihre Waren zu den Märkten fuhr und dort absetzte. Als beide am 27. Aug. 1927 mit ihrem Wagen eine Straße entlang fuhren, stieß ihr Wagen mit dem Personenkraftwagen des Bekl. zusammen, in welchem der Bekl. neben seiner den Wagen steuernden Ehefrau saß. Die Kl. behauptete, sie und ihr Ehemann seien infolge des Zusammenstoßes mit dem Kraftwagen vom Wagen gestürzt und verletzt. Sie selbst habe eine Gehirnerschütterung und eine Beschädigung der Augen davongetragen. Ihr Ehemann habe eine Quetschung des linken Knies erlitten und daran drei Wochen krank gelegen. Später habe sich der Ehemann noch krank gefühlt und sei am 3. April 1928 gestorben; jedoch lasse sich nicht mehr feststellen, ob diese weitere Krankheit und der Tod auf den Unfall zurückzuführen seien. Jedenfalls sei sie in ihrem Erwerb dauernd geschädigt, weil sie ohne die Beeinträchtigung ihres Augenlichtes mit Hilfe eines jungen Burschen weiterhin den Markthandel betrieben haben würde. Sie verlangte mit dem Klageantrag zu Ziff. 1 Ersatz für Sachschaden, Arztkosten und Atteste sowie Schmerzensgeld. Mit Ziff. 2 des Antrags begehrte sie Zahlung als Ersatz für Erwerbsausfall für die Zeit vom 28. Aug. 1927 bis zum 3. April 1928 mit monatlich 500 *RM* und mit Ziff. 3 des Antrags seit dem 4. April 1928 bis zu ihrem 70. Lebensjahr eine monatliche Rente von 300 *RM*. Mit Ziff. 4 des Klageantrages verlangte sie die Feststellung der Ersatzpflicht des Bekl. hinsichtlich des ihr künftig entstehenden Schadens.

Das LG. wies die Klage ab. Das BG. erklärte den Klageanspruch zu 1 dem Grunde nach für gerechtfertigt und stellte entsprechend dem Antrage zu 4 die Verpflichtung des Bekl. fest, den der Kl. aus dem Unfall entstehenden weiteren Schaden zu ersetzen. Dagegen erachtete es die Ansprüche zu 2 und 3 für unbegründet und beließ es insoweit bei der Klageabweisung. Die Rev. der Kl. führte, soweit die Klage abgewiesen war, zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Zu Unrecht bemängelt der RevBekl. den Grund des Anspruchs. Dem BG. ist vielmehr rechtlich nicht entgegenzutreten, wenn es annimmt, der in Rede stehende Unfall sei beim Betriebe des Kraftwagens des Bekl. geschehen und darüber hinaus auf eine unerlaubte Handlung des Bekl. zurückzuführen. Diese Annahme stützt das BG. im wesentlichen darauf, daß die den Kraftwagen steuernde Ehefrau des Bekl. früher hätte anhalten müssen und nicht eine solche Lage hätte herbeiführen dürfen, in der die Verletzung der Kl. erfolgen konnte. Das ist nicht rechtsirrtümlich. Der Bekl. ist auch selbst verantwortlich, weil er neben seiner Ehefrau saß und nach der Feststellung des BG. erkannt hatte, daß Anlaß be-

stand, anzuhalten. Dagegen bemängelt die Kl. das BU. mit Recht, soweit es die Höhe des Anspruchs betrifft.

Das BG. geht von der Verpflichtung des Bekl. aus, für die Folgen des Unfalls der Kl. sowohl nach dem KraftfGes. als auch auf Grund unerlaubter Handlung i. S. des BGB. einzustehen; es erachtet aber die Ansprüche zu 2 und 3, die aus der Aufhebung der Erwerbsfähigkeit der Kl. hergeleitet werden, für unbegründet. Es führt in dieser Beziehung aus: Zwar bejahe Dr. H. die Frage, ob die Kl., wenn sie den Unfall nicht erlitten hätte, imstande gewesen wäre, ohne ihren Ehemann, nämlich mit einem jungen Mann die Märkte zu befahren. Nach ihrer Erklärung würde keiner ihrer Söhne bereit gewesen sein, sie auf die Märkte zu begleiten. Bei Anwerbung einer fremden Kraft wäre sie aber, da schon vor dem Unfall ihre Sehschärfe erheblich beeinträchtigt gewesen sei, in hohem Maße auf die Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit der fremden Hilfspersonen angewiesen gewesen. Es könne aber nach ihrem Alter — sie ist am 2. Sept. 1865 geboren — nicht angenommen werden, daß sie sich auf solche mit der Unterstützung durch eine fremde Person verbundenen Mißhelligkeiten noch eingelassen haben würde.

Die Rev. erblickt in diesen Ausführungen mit Recht einen Rechtsverstoß. Die Annahme, daß eine Gemüsehändlerin im Alter von 62 Jahren, die bisher mit ihrem Ehemann in Ausübung ihres Berufes Märkte aufgesucht hat, nach dem Wegfall ihres Mannes ihren Beruf aufgibt, weil sie sich mit der Heranziehung einer anderweitigen Hilfskraft verbundene Schwierigkeiten nicht mehr aussetzen will, widerspricht in dieser Allgemeinheit der Lebenserfahrung. Es ist nicht anzuerkennen, daß eine Händlerin regelmäßig eine bisherige Einnahme von monatlich 500 *RM*, wie sie die Kl. behauptet, sich entgehen läßt, weil sie ein Alter von 62 Jahren erreicht hat und gewisse Schwierigkeiten mit einer neuen Hilfskraft jedenfalls für die erste Zeit verbunden sein mögen. Das gilt besonders in einer Zeit des wirtschaftlichen Niedergangs, in der Erwerbstätigkeit über das hier in Rede stehende Alter hinaus ausgeübt wird, wenn sich nur Gelegenheit dazu bietet. Im vorliegenden Falle wurde dem vom Gericht vernommenen Sachverständigen Dr. H. nach dem Beweisbeschluß die Frage vorgelegt, ob die Kl. ohne den Unfall körperlich imstande gewesen wäre, nach dem Tode ihres Ehemannes mit Hilfe eines jungen Mannes mit ihrem Pferd und Wagen Landesprodukte auf Märkte zu fahren und diese Gegenstände dort zu verkaufen. Diese Frage bestätigte der Sachverständige. Er betonte dabei, daß die Sehschärfe der Augen der Kl. vor dem Unfall zwar beschränkt, aber brauchbar gewesen, und erst durch den Unfall so wesentlich eingeschränkt worden ist, daß die Kl. nicht mehr zur Ausübung ihres Berufes imstande ist. Wenn das BG. diese Frage trotz ihrer Bestätigung durch die Beweisaufnahme nicht mehr für erheblich hielt, vielmehr die Entscheidung auf eine allgemeine, in dieser Ausdehnung nicht zu billigende Erwägung stützte, so verletzte es, wie die Rev. mit Recht rügt, § 139 ZPO., wenn es nicht der Kl. Gelegenheit gab, durch weitere Anführungen den gerade hier vorliegenden Sachverhalt aufzuklären, und § 286 ZPO.

(U. v. 26. Febr. 1931; 409/30 VI. — Hamm.) [H.]

12. §§ 282, 823 BGB. Hat ein Kraftfahrer einen Gast unentgeltlich mitgenommen, so liegt kein Beförderungsvertrag vor und ist § 282 BGB. nicht anwendbar. Die bloße Tatsache, daß es sich um eine Gefälligkeitsfahrt gehandelt hat, reicht nicht aus, um einen stillschweigenden Ausschluß der Haftung für Fahrlässigkeitsschäden als vereinbart anzusehen. In der Erklärung des Kraftfahrers zu der verletzten mitgenommenen Person, sie möge sich beruhigen, er werde für die Folgen einstehen, und in ihrer Annahme kann u. U. ein schuldbestätigender Anerkenntnisvertrag erblickt werden. Mit Billigkeitserwägungen hat die Rspr. über den prima-facie-Beweis nichts zu tun; sie beruht vielmehr darauf, daß der Richter die Erfahrungssätze des täglichen Lebens berücksichtigen muß. Einer bei dem Unfall aufs schwerste verletzten Person dürfen allzu nahe Angaben bei der Beweisführung nicht angesonnen werden.†)

Ein Beförderungsvertr. liegt entgegen der Ansicht der Rev. nicht vor, da es sich unstreitig um eine Gefälligkeitsfahrt handelt. Eine solche stellt, ebenso wie die Einladung zu einem Essen oder zu einer Jagd (RG. 128, 42[1])), eine gesellschaftliche Veranstaltung dar (RG. 128, 231[2])), bei der es sich um eine Gefälligkeit ohne rechtlichen Charakter handelt; ob der an der Fahrt unentgeltlich teilnehmende Gast vom Halter eingeladen ist oder diesen um seine Mitnahme gebeten hat, macht dabei keinen Unterschied. Mangels Vorliegens eines VertrVerhältnisses findet daher § 282 BGB. keine Anwendung und dieserhalb trifft den Bekl. nicht die Beweislast dafür, daß der Unfall der Kl. nicht durch sein Verschulden verursacht ist (RG. 65, 13; 66, 15 u. 291; 83, 348[3]); 86, 321[4]) u. 379[5]); 90, 134; 97, 117; 124, 51[6]); 126, 141[7])). Andererseits ist die Annahme des Vorderrichters, daß ein stillschweigender Ausschluß der Haftung des Bekl. für Fahrlässigkeitsschäden nicht als vereinbart anzusehen sei, rechtlich nicht zu beanstanden, da es an Umständen fehlt, welche eine solche Vereinbarung als von beiden Parteien gewollt erscheinen lassen könnten, und die Tatsache, daß es sich um eine aus Gefälligkeit erfolgte Leistung des Bekl. handelt, hierzu der Regel nach nicht ausreicht (RG. 128, 232[8])).

Das BG. unterstellt als möglich, daß der Bekl. gleich nach dem Unfall und auch später noch gesagt habe, die Kl.

Zu 12. I. Gefährdungs- und Verschuldenshaftung.

Man rechtfertigte bisher den Ausschluß der Gefährdungshaftung für die mit dem Kraftfahrzeug beförderten Personen nach § 8 Ziff. 1 KraftfG. mit dem Rechtsgrundsatz der freiwilligen Gefahrenübernahme. Dort allerdings, wo das Verkehrsmittel, das dem Publikum zur Verfügung steht, allgemeines Beförderungsmittel ist (Eisenbahn und Straßenbahn), und dort, wo die besondere Gefährlichkeit des Verkehrsfahrzeuges einen besonderen Schutz der beförderten Person erfordert (Luftfahrzeug), greift die Gefährdungshaftung auch Platz gegenüber der beförderten Person (HaftpflG., LuftvG.).

Im Rahmen der beabsichtigten gesetzlichen Neuregelung des Kraftfahrzeugverkehrsrechtes (Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge jeglicher Art) sollte auch in Erweiterung der Gefährdungshaftung eine Bresche in die Regelung des § 8 Ziff. 1 KraftfG. geschlagen werden: Die Gefährdungshaftung soll auch Platz greifen gegenüber den Insassen von im öffentlichen Verkehr verwendeten Kraftfahrzeugen, also von Taxametern und Omnibussen jeglicher Art, auch denen der Reichspost und der Reichsbahn, soweit ein entgeltlicher Beförderungsvertrag vorliegt.

Eine derartige Neuregelung würde also ein einheitliches Verkehrsrecht schaffen, durch das die Abweichung des KraftfG. von dem HaftpflG. und dem LuftvG. in Zukunft beseitigt würde, soweit das Fahrzeug dem öffentlichen Verkehr dient und ein entgeltlicher Beförderungsvertrag vorliegt.

Es ist bekannt, daß diese Pläne der Reichsregierung auf gesetzliche Änderung des Kraftfahrzeugverkehrsrechtes sich bisher mangels Arbeitsfähigkeit des Reichstages nicht haben verwirklichen lassen. Auch in diesem Jahre mußte man sich daher darauf beschränken, die KraftfVerkVO. der üblichen jährlichen Revision zu unterziehen; eine Änderung des § 8 Ziff. 1 KraftfG. konnte natürlich im Verordnungswege nicht erfolgen.

Selbst wenn jedoch die geschilderte gesetzliche Neuregelung einmal erfolgen wird, wird durch sie das Problem der Haftung des Halters oder Führers eines Kraftfahrzeuges aus Gefälligkeitsfahrten nicht gelöst. Es kann auch durch sondergesetzliche Regelung keine Lösung finden, da seine Lösung nach allgemeinen Grundsätzen des Schuldrechtes erfolgen muß.

II. Haftung aus Gefälligkeitsfahrt.

Koch hat in JW. 1931, 3301 die Rspr. des RG. und der OLG. zu dem Problem der Haftung aus Gefälligkeitsfahrt gegenüber der beförderten Person übersichtlich zusammengestellt. Das vorliegende Urteil des RG. unterstreicht die Ergebnisse der bisherigen Rspr., indem es in verdienstvoller Weise unter Heranziehung von Entsch. aus anderen Rechtsgebieten den Grundsatz in den Vordergrund stellt, daß die Mitnahme eines Fahrgastes aus Gefälligkeit, wenn nicht besondere Tatbestandsmerkmale eine abweichende Beurteilung erfordern, ein rein gesellschaftlicher Akt ist, also nicht ein unentgeltlicher Beförderungsvertrag. — Ältere Entsch. des OLG. Jena, des OLG. Naumburg und wohl auch des RG. (vgl. die Übersicht von Koch), hatten die rechtliche Konstruktion des unentgeltlichen

[1]) JW. 1930, 2419. [2]) JW. 1930, 2854. [3]) JW. 1914, 302. [4]) JW. 1915, 585. [5]) JW. 1915, 700. [6]) JW. 1929, 2052. [7]) JW. 1930, 1936. [8]) JW. 1930, 2854.

möge sich beruhigen, er werde für die Folgen einstehen. M. R. nimmt das angef. Urt. an, daß in diesen etwaigen Erklärungen des Bekl. mangels Wahrung der Schriftform ein abstraktes Schuldanerkenntnis (§ 781 BGB.) nicht zu finden ist. Dagegen könnte, sofern die Erklärungen des Bekl. von der Kl. angenommen sein sollten, ein schuldbestätigender Anerkenntnisvertr. in Betracht kommen, der formlos gültig sein und die Wirkung haben würde, daß das Schuldverhältnis dem Grunde nach dem Streite der Parteien entrückt sein würde und solche Einwendungen ausgeschlossen sein würden, die der Schuldner zur Zeit des Abschlusses des Schuldbestätigungsvertr. kannte (RGRKomm. Erl. 4 vor § 780 und Erl. 3 zu § 781 nebst Nachw.). Endlich könnte ein nur einseitiges Schuldanerkenntnis die Bedeutung eines Zeugnisses des Bekl. gegen sich selbst und also eines Beweismittels für das Bestehen der anerkannten Verpflichtung dem Grunde nach (§ 286 ZPO.) haben (RGRKomm. a. a. O.).

Endlich bleibt als letzte Haftungsgrundlage § 823 BGB. Zutreffend geht das BG. davon aus, daß die Kl. insoweit dem Bekl. ein Verschulden und dessen Ursächlichkeit für den Unfall nachweisen muß. Das angef. Urt. verkennt auch nicht, daß nach den Grundsätzen vom Beweise des ersten Anscheins (vgl. u. a. RG. 131, 354[9]) nebst Nachw.; RGRKomm. Erl. 3 zu § 823 Bd. II S. 552) eine Umkehrung der Beweislast dann eintritt, wenn nach den Umständen des Falles ein so hohes Maß von Wahrscheinlichkeit für das Vorliegen eines Verschuldens des Schädigers spricht, daß demgegenüber die gegenteilige Annahme völlig zurücktritt. Mit Billigkeitserwägungen hat jedoch diese Rspr. nicht das mindeste zu tun, sie beruht vielmehr darauf, daß der Richter bei seiner Entsch. die Erfahrungssätze berücksichtigen muß, die das tägliche Leben lehrt. Nun ist hier der Wagen des Bekl. zunächst gegen einen Chausseebaum und dann gegen einen Leitungsmast gefahren und schließlich die Straßenböschung hinabgestürzt. Vorgänge dieser Art pflegen sich nicht ohne Verschulden des Führers abzuspielen (RGUrt. v. 9. Febr. 1931, VI 380/30).

(U. v. 3. März 1932; 507/31 VI. — Köln.) [H.]

Beförderungsvertrages nicht aufgeben können. Die neuere Rspr. des RG. wendet sich von der Konstruktionsjurisprudenz erfreulicherweise immer mehr ab. Sie beurteilt die Lebensverhältnisse so, wie das Leben sie in seiner Mannigfaltigkeit gestaltet.

Ist also nach dieser Rspr. die Mitnahme eines Fahrgastes aus Gefälligkeit grundsätzlich ein rein gesellschaftlicher Akt, so haftet Halter oder Führer dem mitgenommenen Fahrgast nur nach den Rechtsgrundsätzen aus unerlaubter Handlung. Da kein Beförderungsvertrag vorliegt, kommen, wie das RG. mit Recht hervorhebt, die Grundsätze der Rspr. nicht zur Anwendung, die sich für den Beförderungsvertrag unter Zugrundelegung der Beweisregel des § 282 BGB. herausgebildet haben. Nur für den Beförderungsvertrag hat der Unternehmer die Sorgfaltspflicht übernommen, den Fahrgast ungefährdet an sein Ziel zu bringen; ist diese Vertragsleistung nicht bewirkt, so hat der Unternehmer zu beweisen, daß ihn kein Verschulden trifft.

Bei der Mitnahme eines Fahrgastes aus Gefälligkeit hat also, da die Beweisregel des § 282 BGB. nicht Platz greift, der Fahrgast das Verschulden des Halters oder Führers aus unerlaubter Handlung zu beweisen. Welche weittragende Bedeutung die Grundsätze der Rspr. über den prima-facie-Beweis für das Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrsrechts haben, ist so oft in Literatur und Rspr. hervorgehoben worden, daß Ausführungen zu diesem Punkt sich erübrigen. Ist die Rspr. nicht ein Handwerk, sondern eine Kunst, so kann die freie Beweiswürdigung des Richters bei Verkehrsunfällen häufig nicht ohne den prima-facie-Beweis auskommen. Recht darf jedoch nicht Willkür werden, und mit Recht hebt das RG. in der vorliegenden Entsch. hervor, daß Billigkeitserwägungen mit den Rechtsgrundsätzen über den Beweis des ersten Anscheins nichts zu tun haben. Billigkeitserwägungen haben vielmehr ihre Rechtsquelle im Vertragsrecht, in dem dieses beherrschenden Grundsatz von Treu und Glauben.

III. Stillschweigender Haftungsausschluß für Fahrlässigkeitsschäden.

In der Entsch. RG. 128, 229 = JW. 1930, 2854 hatte das RG. zum Ausdruck gebracht, daß bei der Aufnahme eines Fahrgastes aus Gefälligkeit der Gesichtspunkt der Unentgeltlichkeit, als ein, für den Ausschluß der Haftung, auch für Fahrlässigkeitsschäden sprechender Umstand, zwar keineswegs der Regel nach, wohl aber beim Hinzutreten weiterer Umstände gewertet werden könne. In der vorliegenden Entsch. faßt das RG. diesen Gesichtspunkt negativ dahin, daß die bloße Tatsache, daß es sich um eine Gefälligkeitsfahrt gehandelt hat, nicht ausreicht, um einen stillschweigenden Ausschluß der Haftung für Fahrlässigkeitsschäden als vereinbart anzusehen. Die „besonderen Umstände", die zu dem Tatbestandsmerkmal Gefälligkeitsfahrt hinzukommen müssen, um einen Haftungsausschluß als vereinbart anzusehen, lassen sich am besten dahin kennzeichnen, daß es solche Umstände sein müssen, aus welchen klar hervorgeht, daß der Fahrgast die Gefahr bewußt übernommen hat. Die vorliegende Entsch. hat sich mit solchen besonderen Umständen nicht zu befassen, weil derartige Umstände bei der konkreten Lagerung des Falles nicht gegeben waren. Aus der reichen Kasuistik der Rspr. der letzten Zeit sei auf folgende Entsch. hingewiesen:

RGUrt. v. 14. Jan. 1932 (DAR. 1932, 98): Von einer Schulamtsbewerberin, die auf Einladung des Schulleiters hin in dessen Kraftwagen zu einer Lehrerkonferenz fährt, ist nicht anzunehmen, daß sie stillschweigend auf alle Unfallhaftungsansprüche verzichtet.

RGUrt. v. 29. Juli 1931 (DAR. 1932, 90): Bei einer Klubausfahrt überholen sich die Teilnehmer wiederholentlich auf falscher Seite und halten die durch den Fahrtleiter vorgeschriebene Reihenfolge nicht ein. Es ist möglich, daß ein solches Verhalten die Annahme eines stillschweigenden Haftungsausschlusses rechtfertigt. Werden jedoch auf Vorhalten eines Fahrgastes Zusagen für ein ordnungsgemäßes Verhalten gegeben, so daß der Fahrgast seine Bedenken fallen läßt, so kann für einen auf der Weiterfahrt eintretenden Unfall nicht der stillschweigende Ausschluß der Haftung auch für fahrlässiges Verhalten angenommen werden.

OLG. Naumburg, Urt. v. 3. Juli 1931 (DAR. 1932, 91): Trotz Unentgeltlichkeit liegt eine Gefälligkeitsfahrt nicht vor, wenn sie im Interesse nicht nur des Beförderten, sondern auch des Führers lag. Als solches Interesse kann auch immaterielles, wie z. B. aus einem Liebesverhältnis fließendes, in Betracht kommen. Der beklagte Kraftwagenführer unterhielt mit der Tochter der Kl. ein Liebesverhältnis und hatte sie veranlaßt, eines Abends in seinem Kraftwagen mit nach einer Sektkellerei zu fahren. Dort hatten die beiden zusammen $1\frac{1}{2}$ Flaschen Sekt getrunken. Bei der Rückfahrt nach 10 Uhr abends glitt der Wagen etwa 30 m hinter einer schwachen Kurve von der Fahrbahn nach links ab und geriet nach Umreißen eines Chausseebaums auf einen Acker, wo er sich überschlug. Die Tochter der Kl. wurde getötet. Das OLG. Naumburg läßt den Einwand des Bekl., eine Haftung sei durch stillschweigend erklärten Verzicht der Getöteten ausgeschlossen, nicht durchgreifen. Die Fahrt als Gefälligkeitsfahrt sei nicht auf Bitten der Getöteten allein in ihrem Interesse unternommen worden, sondern der Bekl. habe die Tochter der Kl. ebenso in seinem, wie in ihrem Interesse eingeladen. Der Hinweis auf die innigen persönlichen Beziehungen zwischen der Verunglückten und dem Bekl. könne gleichfalls nicht als ein stillschweigender Verzicht gewertet werden, da das Liebesverhältnis noch nicht lange Zeit bestanden habe. Schließlich könne die Kenntnis der Getöteten von dem Alkoholgenuß für die Annahme eines Verzichtwillens überhaupt nur dann verwertet werden, wenn der Bekl. in seiner Fahrsicherheit durch den Genuß von Sekt beeinträchtigt worden wäre und der Unfall hiermit ursächlich zusammenhinge. Dies sei aber nicht in unbedingtem Maße der Fall gewesen. Jedenfalls durfte die Getötete annehmen, daß der Bekl. nur so viel trank, als er, ohne Gefahr für die Sicherheit der Rückfahrt, vertragen konnte, und daß er dem vorausgegangenen Alkoholgenuß bei der Einrichtung der Fahrtgeschwindigkeit Rechnung tragen würde.

Gegenüber dieser Entsch. ist mit besonderem Nachdruck hervorzuheben, daß bei vorliegender Gefälligkeitsfahrt es rechtlich gleichgültig ist, von wem die Einladung ausgegangen ist, ob von dem Fahrgast oder von dem Halter oder Führer des Kraftfahrzeuges. Auch wenn die Einladung von dem Halter oder Führer des Kraftfahrzeuges ausgegangen ist, bleibt die Fahrt Gefälligkeitsfahrt, für die beim Hinzutreten besonderer Umstände der stillschweigende Haftungsausschluß möglich ist. Daß das OLG. Naumburg weder den Zweck der Fahrt, noch das Liebesverhältnis, noch die Kenntnis der Getöteten von dem Alkoholgenuß als besondere Umstände für den Ausschluß der Fahrlässigkeitshaftung werten will, widerspricht den Lebenserfahrungen. Alle diese Umstände, zumindest in ihrer Gesamtheit, scheinen den Schluß zu rechtfertigen, daß die Getötete die Gefahr der Reise in der Dunkelheit nach Alkoholgenuß bewußt übernommen habe.

IV. Schuldanerkenntnis.

Der Umstand, daß der Bekl. gleich nach dem Unfall und auch später zu der verletzten Kl. gesagt hat, die Kl. möge sich beruhigen, er werde für die Folgen einstehen, wird vom RG. unter Umständen als rechtserheblich für die Begründung der Haftung des Bekl. angesehen. Da ein abstraktes Schuldanerkenntnis nicht vorliegt, verlangt das RG. die Nachprüfung durch das Instanzgericht, ob ein schuldbestätigender Anerkenntnisvertrag vorliege, oder zumindest die Erklärung des Bekl. dahin zu werten sei, daß sie ein Beweismittel für das Bestehen der anerkannten Verpflichtung dem Grunde nach darstelle.

Es kann nicht anerkannt werden, daß der vorliegende Fall

[9]) JW. 1930, 2478.

13. § 831 BGB. Hat ein Kraftwagenführer bei einer Schwarzfahrt durch übergroße Fahrgeschwindigkeit einen Unfall verursacht, so hat der Überwachungspflichtige die Maßnahmen darzulegen und zu beweisen, die er zur Überwachung hinsichtlich der Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit sowie der Unterlassung von Schwarzfahrten ergriffen habe.†)

Die Ausführungen des BG. können rechtlich nicht als ausreichend dafür angesehen werden, daß der Bekl. zu 1 seiner aus § 831 BGB. abzuleitenden Überwachungspflicht (vgl. RG. 128, 153[1])) gegenüber dem Bekl. zu 2 genügt habe. Diese Überwachungspflicht hatte sich besonders auch darauf zu erstrecken, daß der Bekl. zu 2 nicht durch zu schnelles Fahren die öffentliche Verkehrssicherheit gefährdete. Der vorliegende Unfall ist durch die übergroße Fahrgeschwindigkeit des Bekl. zu 2 verursacht worden. Die Annahme liegt nahe, daß ein Kraftwagenführer, der, anstatt der Anweisung seines Dienstherrn zu gehorchen und nach Hause zu fahren, eine Schwarzfahrt unternimmt, den dadurch verursachten Zeitverlust durch schnelles Fahren möglichst wieder einzubringen sucht. Nach beiden Richtungen hätte es dem Bekl. zu 1 daher obgelegen, die Maßnahmen darzulegen und zu beweisen, die er zur Überwachung des Bekl. zu 2 hinsichtlich der Einhaltung der vorschriftsmäßigen Fahrgeschwindigkeit sowie der Unterlassung von Schwarzfahrten ergriffen habe. Die Ausführungen des BG., der Bekl. zu 1 habe auf längeren Reisen Gelegenheit zur Beobachtung des Bekl. zu 2 gehabt, und es sei nicht zu verhindern, daß der Bekl. zu 2 auf der Fahrt nach Hause gelegentlich Umwege für private Zwecke unternommen habe, genügen diesen Anforderungen nicht.

(U. v. 3. März 1932; 416/31 VI. — Hamburg.) [H.]

dem RG. Veranlassung gibt, diesen selbständigen Verpflichtungsgrund des Bekl. in die Debatte zu werfen. Es widerspricht den Erfahrungen des täglichen Lebens, daß die Sorge des Kraftfahrers nach dem Unfall um die Verletzte zu seinen Lasten als einseitiges Schuldanerkenntnis gewertet wird. Die gesellschaftliche Höflichkeit läßt es erklärlich erscheinen, daß der Bekl., vielleicht von der irrtümlichen Annahme ausgehend, daß seine Versicherung ihm für die Beschädigung des Fahrgastes aufkomme, beruhigende Worte an die Kl. gerichtet hat, des Inhalts, wie sie der Tatbestand des Urteils aufweist. Die juristische Konstruktion des schuldbestätigenden Anerkenntnisvertrages scheitert wohl in den meisten Fällen auch daran, daß ein Vertragswille bei beiden Parteien nicht vorhanden ist, auf jeden Fall aber die verletzte Kl. ein Vertragsangebot des Bekl. weder ausdrücklich noch stillschweigend angenommen hat.

Will man die Höflichkeit, die aus Menschenpflicht entspringt und dem Sportsgeist des Kraftfahrers entspricht, nicht von der Straße verbannen, so hüte man sich davor, einen Höflichkeitsakt als rechtsverpflichtende Tatsache zu kennzeichnen.

RA. Max Lurje, Stettin.

Zu 13. Der Unfall hat sich nach den Urteilsgründen in der Weise zugetragen, daß der Bekl. zu 2, der Chauffeur, nachdem er den Bekl. zu 1, den Halter, ins Theater gefahren hatte, auftragswidrig statt nach Hause, mit übermäßiger Geschwindigkeit von H. nach W. fuhr und dabei den Kl. anfuhr und schwer verletzte. Der Klaganspruch wird nicht auf die schuldhafte Ermöglichung einer Schwarzfahrt nach § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG., sondern lediglich auf § 831 BGB. gestützt. Dies mit Recht, denn wenn die unbefugte Benützung des Wagens nur darin besteht, daß an eine unbefugte Inbetriebnahme ein unerlaubtes Verhalten sich anschließt, so greift die Haftung des Halters aus § 7 Abs. 3 Satz 2 regelmäßig nicht Platz; eine Ausnahme würde nur dann zu machen sein, wenn der Halter angesichts der Umstände von vornherein mit einer unbefugten Ausgestaltung der erlaubt angetretenen Fahrt rechnen müßte (RG. 119, 347 = JW. 1928, 402; Müller, 7. Aufl., S. 277; Isaac-Sieburg S. 183). Lägen übrigens die Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 Satz 2 vor, so würde die weitergehende Haftung des Halters nach § 831 BGB. nicht in Frage kommen, weil erstere die letztere ausschließt (RG. 119, 60 = JW. 1928, 559 und in DAutoR. 1931, 75; Müller 278; Isaac 184 Anm. IV). Hinsichtlich des Entlastungsbeweises des Halters wiederholt das Urt. die bekanntlich sehr scharfen Anforderungen, die das RG. an den Halter zu stellen pflegt (vgl. die Urt. DAutoR. 1930, 315; 1931, 25, 74, 75 und Stiefel: JurRdsch. 1931, 202).

SenPräs. Dittmann, München.

[1]) JW. 1930, 2849.

14. § 831 BGB.; § 7 KraftfG. Bei einer Schwarzfahrt kommt eine Haftung aus § 831 BGB. nicht in Frage, da der Schwarzfahrer nicht in Ausübung der ihm übertragenen Verrichtung handelt. § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG. ist anzuwenden, wenn das Verschulden des Halters sich darin erschöpft, daß er die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht, § 823 aber dann, wenn sein Verschulden eine darüber hinausgehende Bedeutung hat. Letzteres trifft zu, wenn der Halter fahrlässig einen unzuverlässigen Führer einstellt; denn solche Personen neigen zu Schwarzfahrten.†)

Der Kl. wurde am 24. Juni 1927, als er mit seinem Pferdefuhrwerk auf einer Landstraße fuhr, von hinten von einer Kraftdroschke angefahren, die von dem betrunkenen Kraftwagenführer L. gelenkt wurde. Die Droschke war von ihrem Eigentümer dem Bekl. verpachtet; dieser hatte auch L. angestellt, und zwar erst am Morgen des Unfalltages.

Beide Vorinstanzen nehmen an, daß L. die Fahrt, die den Schaden des Kl. verursachte, ohne Wissen und Willen des Bekl. unternommen hatte (§ 7 Abs. 3 KraftfG.). Das ist nach der Feststellung nicht zu beanstanden. Denn danach hatte L. die Weisung nicht befolgt, nachmittags um 4 Uhr zurückzukommen, weil die Lichtbatterie der Kraftdroschke nicht in Ordnung sei; sondern er hatte entgegen dieser ausdrücklichen Weisung auf eigene Hand eine Abendfahrt nach außerhalb unternommen (RG. 119, 351[1])). Beide Vorinstanzen nehmen aber weiter an, daß der Bekl. diese „Schwarzfahrt" durch grobe Fahrlässigkeit ermöglicht habe, weil er es bei der Einstellung des L. an der allergewöhnlichsten Sorgfalt habe fehlen lassen. In dieser Hinsicht stellt das LG. fest, daß der Bekl. keine irgendwie geeignete Auskunft über L. eingezogen hat, der wegen Hehlerei, Unterschlagung und Zuwiderhandlungen gegen

Zu 14. Das Urteil bringt zwar keine neuen Gesichtspunkte, ist aber insofern von grundsätzlicher Bedeutung, als es bisher schon im Schrifttum vertretene Auffassungen sich — soweit bekannt, erstmalig — zu eigen macht. Insoweit ist ihm überall beizutreten.

I. Auslegung des § 7 Abs. 3 KraftfG.

a) Grundsätzlich haftet für den beim Betrieb seines Fahrzeugs entstandenen Schaden der Halter des Fahrzeugs (§ 7 Abs. 1). Ausnahme bei Schwarzfahrt: An Stelle des Halters haftet der Benutzer (§ 7 Abs. 3 Satz 1). Ausnahme dieser Ausnahme, also Wiederherstellung der Ersatzpflicht des Halters, nach § 7 Abs. 3 Satz 2, wenn der Halter durch sein Verschulden die Schwarzfahrt ermöglicht hat. Diese Rückausnahme ist durch Ges. v. 21. Juli 1923 (RGBl. I, 743) eingefügt worden. Dabei erwog man: Ein schuldhaftes Verhalten des Halters, das zwar die Schwarzfahrt ermöglicht hatte, brauchte deshalb noch nicht ursächlich für den auf der Schwarzfahrt entstandenen Schaden zu sein; ließe sich ein adäquater ursächlicher Zusammenhang zwischen dem schuldhaften Verhalten des Halters und dem Schaden nicht feststellen, so würde ohne die ausdrückliche Best. in § 7 Abs. 3 Satz 2 der Halter nicht ersatzpflichtig zu machen sein (so schon bisher Müller, AutomobilG., 8. Aufl., S. 287). Und die ebenda enthaltene Auslegung ging dahin: Satz 2 mache den Halter da haftbar, wo sein Verhalten nach allgemeinen Grundsätzen keine Verantwortlichkeit zur Folge hätte (a. a. O. S. 292). Die Haftung aus Abs. 3 Satz 2 sei keine Verschuldenshaftung nach BGB., sondern die Gefährdungshaftung des § 7 Abs. 1, beschränkt auf die Höchstsummen des § 12; lediglich werde an die schuldhafte Ermöglichung der Schwarzfahrt die Rechtsfolge der Haftung nach KraftfG., der Fortfall der Befreiung von dieser Haftung, geknüpft, nicht aber sei die schuldhafte Ermöglichung ein neuer selbständiger Verpflichtungsgrund mit den Rechtsfolgen des BGB. aus unerlaubter Handlung (a. a. O. S. 288). — Diese Auffassungen legt das Urt. zugrunde.

b) Von der Frage der schuldhaften Ermöglichung der Schwarzfahrt ist scharf zu scheiden die Frage nach einer etwaigen, dem Halter zur Last fallenden schuldhaften Verursachung des bei der Schwarzfahrt entstandenen Schadens. Daß (nach § 16 KraftfG.) neben § 7 Abs. 3 Satz 2 insoweit auch BGB. anwendbar ist, war bisher schon die Meinung des Schrifttums (a. a. O. S. 292). Daß etwa die Anwendung des BGB. neben § 7 Abs. 3 durch die Anfügung des Satzes 2 hätte ausgeschlossen werden sollen, dafür gibt die Entstehungsgeschichte keinen Anhalt. Es ist sonach nicht etwa der Sondergedanke des Ausschlusses der Halterhaftung bei Schwarzfahrten stärker als der allgemeine Gedanke des Einstehens für sein Verschulden.

Es kann also auch Anwendung des BGB. gegen den Halter

[1]) JW. 1928, 402.

seine Führerpflichten bestraft, überall nach wenigen Tagen wegen Trunkenheit aus seinen Stellungen entlassen worden und somit eine zum Führen von Kraftwagen ganz ungeeignete Persönlichkeit war. Das BG. schließt sich auch diesen Feststellungen an und bejaht in Übereinstimmung mit dem LG. die Haftbarkeit des Bekl. nach § 7 Abs. 3 Satz 2 BGB. im Rahmen des KraftfG. Beide Gerichte lehnen es aber ab, den Bekl. über diesen Rahmen hinaus nach allgemeinen Vorschriften haftbar zu machen. Hierüber beschwert sich die Rev. mit Recht.

Allerdings kann nicht, wie die Rev. will, die Haftbarkeit des Bekl. nach § 831 BGB. angenommen werden. Denn L. war zu der Verrichtung, in deren Ausführung er den Schaden angerichtet hat, nicht vom Bekl. bestellt worden, sondern hatte die Fahrt gegen dessen Weisung unternommen (RG. 119, 60[2]). Beide Vorinstanzen haben aber mit Recht erwogen, daß durch § 7 Abs. 3 KraftfG. die Haftung nach § 823 BGB. nicht unter allen Umständen ausgeschlossen wird; sie sind nur in der Anwendung des § 823 BGB. allzu bedenklich gewesen. Das Verhältnis beider Vorschriften zueinander ist dahin zu bestimmen: § 7 Abs. 3 Satz 2 KraftfG. ist anzuwenden, wenn das Verschulden des Halters sich darin erschöpft, daß er die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht, wenn also in dem Vorgange des Ermöglichens das Verschulden des Halters liegt, die allgemeine Vorschrift des § 823 BGB. aber dann, wenn sein Verschulden eine darüber hinausgehende Bedeutung hat. Stellt es sich überhaupt als fahrlässige Verletzung der Halterpflichten, insbes. als fahrlässige Ausübung des Gewerbebetriebes dar, so ist die Anwendung des § 823 BGB. geboten. Das ist, wie die von ihnen angeführten Beispiele zeigen, auch die Ansicht von Müller (7. Aufl. S. 279) und Isaac-Sieburg (2. Aufl. S. 185) in ihren Erläuterungswerken zum KraftfG.; einen ähnlichen Gedanken hat das OLG. Dresden in seinem JW. 1925, 1023 unter Nr. 13 abgedruckten Urt. geäußert. So liegt aber der Fall hier. Wer eine ungeeignete Persönlichkeit wie L. in seinem Kraftfahrbetriebe unter Außerachtlassung der gebotenen Sorgfalt anstellt, haftet nach § 823 BGB. für den von solchem Kraftwagenführer angerichteten Schaden, gleichviel, ob die Fahrt, auf welcher der Schaden sich ereignet, eine aufgetragene oder eine eigenmächtig unternommene ist. Ein solches Verhalten des Unternehmers geht über die Ermöglichung von Schwarzfahrten weit hinaus, es bedeutet eine fahrlässige, die Allgemeinheit gefährdende Art der Ausübung des Gewerbebetriebes. Es wäre unverständlich und kann darum nicht der Sinn des § 7 Abs. 3 KraftfG. sein, daß auch in solchem Falle nur die beschränkte Haftung nach dem KraftfG. bestehen sollte.

Das LG. hat dagegen zwei Bedenken: es stehe nicht fest, daß der Bekl. von den mangelhaften Eigenschaften des L. Kenntnis gehabt habe; auch stehe er zu der Unfallfahrt in keiner Beziehung, so daß der Schaden des Kl. nicht als die „adäquate" Folge der Handlungsweise des Bekl. erscheine. Das BG. vermißt die Behauptung, daß dem Bekl. die Neigung des L. zu Schwarzfahrten bekannt gewesen sei. Diese Bedenken sind unbegründet. Schwarzfahrten sind die häufige und adäquate Folge der Einstellung eines unzuverlässigen Kraftwagenführers (vgl. RG. 81, 361[3]); 133, 127[4])). Im übrigen haben sich die Vorinstanzen allzu eng an die in den Erläuterungswerken angeführten Beispiele gehalten. Gewiß wäre das Verschulden des Bekl. noch größer gewesen, wenn er die Eigenschaften des L. gekannt hätte. Aber die Nichtachtung der Pflicht zur Erkundigung über den anzustellenden Kraftwagenführer stellt bereits eine so fahrlässige Art der Ausübung des Gewerbebetriebes dar, daß die Anwendung des § 823 BGB., nicht nur die des § 7 Abs. 3 KraftfG., gerechtfertigt ist.

Das BG. wird daher die Haftbarkeit des Bekl. unter diesem Gesichtspunkte nochmals zu prüfen und, wenn der Sachverhalt keine wesentliche Änderung erfährt, zu bejahen haben. Daraus würden sich weitergehende Ansprüche des Kl. ergeben, namentlich wird die Frage des Schmerzensgeldes und die des Ersatzes für den Verlust des Fuhrgeschäfts zu prüfen sein. Sollte es aber wegen neuer Feststellungen bei der Haftbarkeit nach dem KraftfG. bleiben, so wird das Urt. RG. 133, 179[5]) zu beachten sein, worin dargelegt ist, daß für vergangene Schäden der Höchstbetrag der Rente von 1500 ℳ jährlich keine Bedeutung hat und nur der Kapitalhöchstbetrag von 25 000 ℳ gilt, wenn feststeht, daß künftig eine Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit oder eine Vermehrung der Bedürfnisse nicht mehr zu Ansprüchen führen kann. Diese Voraussetzung ist hier durch die rechtskräftige Abweisung des Feststellungsantrages gegeben. Innerhalb dieser Grenze wird da-

in Frage kommen. Zwar nicht (§ 831) in dem Sinne, daß etwa der Führer bei der unerlaubten Benutzung als vom Halter zu der Fahrt bestellt anzusehen wäre; in den Kreis der dem Führer vom Halter übertragenen Verpflichtungen fällt ja gerade die Schwarzfahrt nicht. Auch nicht in dem Sinne, daß in jenen Kreis die ihm anvertraute Obhut über das Fahrzeug falle, und darin eingeschlossen sei die Pflicht des Führers, auch selbst jede unbefugte Benutzung zu unterlassen. Eine solche vom KG. vertretene Auffassung hat RG. 119, 58 nicht gebilligt: der im Antreten der Schwarzfahrt liegende Akt der Lossagung von Dienst- und Obhutspflicht des Führers liegt nicht im Kreis der ihm übertragenen Verrichtungen. — Aber es ist sehr wohl denkbar, daß zwischen dem schuldhaften (§ 276 BGB.) Verhalten des Halters bei der Auswahl und Überwachung des Führers und (nicht bloß der Schwarzfahrt, sondern auch) dem auf der Schwarzfahrt des Führers entstandenen Schaden ein adäquater ursächlicher Zusammenhang besteht (a. a. O. S. 293/294), so daß § 823 BGB. eingreift. Auch diese Erwägung macht sich das Urt. zu eigen, und es bejaht im gegebenen Fall das Vorliegen der Voraussetzungen für ihre Anwendung.

Dabei stellt es den Satz auf: Wer eine ungeeignete Person zum Führer bestellt, ermöglicht nicht nur dessen Schwarzfahrt schuldhaft, sondern handelt darüber hinaus allgemein fahrlässig, so daß er für den von diesem Führer verursachten Schaden einzutreten hat, auch wenn es sich nicht um eine Schwarzfahrt handeln würde. Dazu erwägt RG. hinsichtlich des auf einer Schwarzfahrt entstandenen Schadens, daß Schwarzfahrten die adäquaten Folgen der Einstellung eines unzuverlässigen Führers seien. In dieser Allgemeinheit ginge der Ausspruch wohl zu weit, ist er auch offenbar nicht gemeint. RG. meint wohl nicht Unzuverlässigkeit überhaupt, sondern eine solche der im vorl. Fall gegebenen Art, nämlich Unzuverlässigkeit wegen der moralischen Mängel. Unzuverlässigkeit etwa in Pflege und Wartung des Fahrzeugs oder in der Beherrschung des Fahrzeugs in gefährlichen Verkehrslagen ist nicht ursächlich für das Unternehmen von Schwarzfahrten.

Es ist aber zu beachten, daß RG. diese Erwägung auf Gewerbebetrieb abstellt. Nur von einem solchen ist überall, mit einer Ausnahme, die Rede. In diesem einen Fall (Abs. 3) heißt es allerdings: „Wer eine ungeeignete Persönlichkeit in seinem Kraftfahrbetrieb anstellt"; aber auch dies ist im Sinne des sonst gebrauchten „Gewerbebetriebes" gemeint, wie die Anknüpfung im nächsten Satz ergibt: „Ein solches Verhalten des Unternehmers." Man wird also die aus Abs. 4 als Meinung des RG. zu entnehmende Folgerung, bei Unterlassung der Erkundigung über einen einzustellenden Führer wird der Halter stets aus BGB. für Schwarzfahrten haftbar gemacht werden können, vorläufig nur auf Gewerbebetriebe anzuwenden haben. Eine so weitgehende Folgerung stets auch zu ziehen aus der Unterlassung der Erkundigung durch einen Privatmann, erschiene allerdings bedenklich. Auch ist hervorzuheben, daß RG. nur die Unterlassung, das gänzliche Unterbleiben jeglicher Erkundigung behandelt und nur an sie jene Rechtsfolgen knüpft. Der Umfang der Erkundigungspflicht wird von Fall zu Fall und insbes. bei einem Privatmann anders sein können als bei einem gewerblichen Unternehmer.

II. Höchstbetrag des in der Vergangenheit liegenden Schadens aus Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit oder aus Vermehrung der Bedürfnisse.

Nach § 12 haftet der Ersatzpflichtige nur bis 1500 RM Rentenjahresbetrag oder bis 25 000 RM Kapital. Nach § 13 ist Schadensersatz wegen Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse für die Zukunft durch Geldrente zu leisten; der Ersatz für die in der Vergangenheit abgeschlossenen Schäden dieser Art ist nach herrschender Meinung im Kapitalwege zu ersetzen. Streitig ist nun, ob in solchem Fall als Ersatz für abgeschlossene Schäden nur die Rentenhöchstbeträge zugebilligt werden können oder der Kapitalhöchstbetrag. Beispiel: Der Unfallverletzte war ein Jahr lang erwerbsunfähig und hat dadurch 20 000 RM Schaden erlitten; er ist wieder voll erwerbsfähig. Können ihm für das eine Jahr 20 000 RM zugesprochen werden oder nur 1500 RM? RG. 133, 179 hat in ersterem Sinne

[2]) JW. 1928, 559.

[3]) JW. 1913, 546. [4]) JW. 1931, 3313.

[5]) JW. 1913, 3340.

her der Kl. Ersatz des Schadens verlangen können, der ihm durch die Aufhebung oder Minderung seiner Erwerbsfähigkeit entstanden ist. Dabei ist, wie die Rev. mit Recht geltend macht, der Schaden nicht ohne weiteres dem medizinisch nachweisbaren Grade der Minderung der Erwerbsfähigkeit gleichzustellen. Eine solche abstrakte Berechnungsweise ist sowohl dem BGB. (vgl. RGRKomm. § 843 Anm. 2a) als auch dem KraftfG. (vgl. Isaac-Sieburg § 11 Anm. 3) fremd. Es ist vielmehr zu untersuchen, welchen Schaden der Verletzte durch die Aufhebung oder Verminderung seiner Arbeitsfähigkeit wirklich erlitten hat. Auch nach dem KraftfG. ist also keineswegs ausgeschlossen, daß der Bekl. für den Verlust des vom Kl. bis zum Unfall betriebenen Fuhrgeschäfts aufzukommen hat, wenn nämlich dieser Verlust die Folge der Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit des Kl. gewesen ist.

(U. v. 4. April 1932; 14/32 VI. — Berlin.) [H.]
<= RG. 136, 15.>

15. § 843 BGB.; § 11 KraftfG. Ein Erfahrungssatz dahin, daß die Erwerbsfähigkeit eines Menschen in der Regel mit der Vollendung des 65. Lebensjahres erlösche, ist für das Gebiet der Ansprüche nach § 843 BGB., § 11 KraftfG. nicht als gegeben anzuerkennen. Entscheidend ist die einzelne Persönlichkeit, um die es sich handelt.

Die Kl. nimmt teils aus eigenem Recht, teils auf Grund einer Abtretungserklärung ihres Ehemanns, die Bekl. wegen Verletzung des Ehemanns als Gesamtschuldner nach Maßgabe des KraftfG. und der §§ 823 ff. BGB. in Anspruch.

Nach Ausführungen dahin, daß die Haftung des Bekl. zu 2 nach KraftfG. und §§ 823 ff. BGB. zu Recht angenommen sei, heißt es in den Gründen weiter:

Die Abweisung des Anspruchs auf Zahlung einer monatlichen Rente von 300 ℳ über den Zeitpunkt hinaus, an dem der Ehemann der Kl. sein 65. Lebensjahr vollenden wird, nämlich über den 1. Sept. 1934 hinaus, begründet das BG. mit der Erwägung, es sei nicht anzunehmen, daß der Ehemann der Kl. noch über diesen Zeitpunkt hinaus ohne den Unfall erwerbsfähig geblieben wäre. Es führt dazu aus, die Rente nach § 843 BGB., §§ 11, 13 KraftfG. solle dem Verletzten einen Ersatz für die Aufhebung oder Minderung seiner Erwerbsfähigkeit gewähren. Sie setze also grundsätzlich eine Erwerbsfähigkeit voraus. Diese Fähigkeit des Menschen erlösche aber in der Regel mit der Vollendung des 65. Lebensjahres. Ausreichende Anhaltspunkte für eine Abweichung von dieser Regel seien hier nicht gegeben. Insbes. genüge nicht der Umstand, daß der Ehemann der Kl. bis zum Unfall gesund gewesen sei. Auch die von der Kl. beigebrachten ärztlichen Zeugnisse ergäben keine andere Beurteilung. Selbst Ärzte könnten in dieser Richtung nur unbegründete Vermutungen aussprechen. Auch bei Berücksichtigung der in Betracht kommenden Art der Erwerbsausübung, nämlich der Tätigkeit in der Fruchtpresserei der Kl. und bei Tonfilmaufnahmen, sei eine andere Entsch. nicht gerechtfertigt. Es sei nicht einzusehen, aus welchen Gründen die in diesen Berufen tätigen Personen länger erwerbsfähig sein sollten, als der Durchschnitt aller berufstätigen Menschen. Diese Ausführungen des BG., das nach § 287 ZPO. unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung darüber zu entscheiden hatte, ob und in welcher Höhe ein Schaden entstanden ist, werden von der Rev. mit Grund beanstandet. Sie sind zum Teil rechtsirrig, zum Teil lassen sie tatsächliches Vorbringen der Kl. außer Betracht.

Rechtlich zutreffend ist der Ausgangspunkt des BG., daß es sich bei dem Rentenanspruch nur um einen in der Person des Ehemannes der Kl. selbst als des unmittelbar durch den Unfall körperlich Verletzten liegenden Anspruch nach §§ 11, 13 KraftfG. und § 843 BGB. handelt (vgl. RG. 129, 55 ff.[1])). Ein Anspruch nach § 844 BGB. kommt von vornherein nicht in Frage und die Anwendung des § 845 BGB. scheidet schon deswegen aus, weil der Ehemann nicht kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten in dem Gewerbe der Kl. verpflichtet ist. Die hiernach gegebene Haftung des Bekl. betrifft nicht die Minderung der abstrakten Fähigkeit zum Erwerb, sondern den konkreten Erwerbsausfall des Verletzten, wie er in erster Linie nach den Besonderheiten seiner Erwerbstätigkeit zur Zeit des Unfalls infolge der durch diesen Unfall herbeigeführten körperlichen (oder auch geistigen) Veränderung des Verletzten für die Zukunft nach dem mutmaßlichen Verlauf der Dinge in Abweichung von dem Verlauf ohne den Unfall anzunehmen ist (RG.: JW. 1911, 584[26]; Warn. 1931 Nr. 23; RGRKomm. Erl. 2a zu § 842, Erl. 3b und 3c zu § 843). Daß das BG. hiervon ausgeht, wird angenommen werden können. Zutreffend ist es jedenfalls an sich, wenn es prüft, wie lange der Ehemann ohne den Unfall mutmaßlich seinem Erwerbe hätte nachgehen können (RGRKomm. Erl. 3b zu § 843 mit Nachweisungen). Rechtsirrig aber und von vornherein abzulehnen ist seine Annahme, daß die Erwerbsfähigkeit eines Menschen in der Regel mit der Vollendung des 65. Lebensjahres erlösche. Ein derartiger Erfahrungssatz kann in dieser Allgemeinheit für das Gebiet der Ansprüche nach § 843 BGB., § 11 KraftfG. nicht als gegeben anerkannt werden (Urt. des Sen. v. 7. Juli 1930 zu VI 82/30[2]). Mit Recht weist die Rev. darauf hin, daß die Auffassung des BG. durch die tägliche Erfahrung widerlegt werde, daß insbes. moderne gesundheitliche Verhältnisse eine andere Beurteilung rechtfertigen. Entscheidend ist jedenfalls aber auch die einzelne Persönlichkeit, um die es sich handelt. Nach ihrer körperlichen und geistigen Beschaffenheit und nach der Art ihrer Erwerbstätigkeit ist die Frage in erster Linie zu entscheiden. Die Kl. hatte unter Beweis gestellt, daß ihr Ehemann von sehr starker Konstitution und einer seltenen körperlichen Frische sei, der zur Leistung der der Hauptsache nach einfachen Tätigkeit im Geschäft auch weit über sein 65. Lebensjahr hinaus imstande gewesen sein würde, wenn ihm das nicht durch den Unfall unmöglich gemacht worden wäre. In gleicher Weise hatte sie ferner hinsichtlich seiner Tätigkeit als Tonfilmschauspieler Beweis angetreten. Dieses auf die besonderen Umstände des Falles abgestellte Vorbringen ist vom BG. entweder gar nicht oder nur in einer selbst im Rahmen des § 287 ZPO. nicht ausreichenden Weise beschieden worden. Aus welchen Gründen der Ehemann der Kl. angesichts seines unter Beweis gestellten Gesundheitszustandes ohne den Unfall nicht sollte in der Lage gewesen sein, die verhältnismäßig einfache Tätigkeit im Betriebe der Kl. auch über das 65. Lebensjahr hinaus fortzusetzen, ist vom BG. nicht dargelegt. Dies um so weniger, als

---

entschieden. Daran hält obiges Urt. fest. Es wird also der Verletzte in der Hand haben zu beeinflussen, ob er nur den Rentenhöchstbetrag erhält oder den darüber hinausgehenden vollen Schaden bis zu 25 000 *RM* ersetzt bekommt; er braucht in geeigneten Fällen nur, anstatt Rente für die Zukunft zu fordern, zu warten, bis der Schaden abgeschlossen ist, der Vergangenheit angehört.

III. Minderung der Erwerbsfähigkeit.

Auch für das KraftfG. gilt, daß nicht gehaftet wird für die Minderung der abstrakten Fähigkeit zum Erwerb, sondern für den konkreten Erwerbsausfall. Es ist also gegenüberzustellen der Verdienst, der ohne den Unfall vermutlich erzielt worden wäre und der, den der Verletzte infolge des Unfalles vermutlich noch erzielen kann, oder, soweit es sich um die Vergangenheit handelt, tatsächlich erzielt hat. Daraus rechtfertigt sich die vom RG. gezogene Schlußfolgerung.

Endlich gibt das Urt. einen äußeren Anlaß zu einem Hinweis. Im vorl. Fall war der Führer z. Z. des Unfalls „betrunken“. Die KraftfVerkVO. enthielt bisher Sondervorschriften über Trunkenheit nicht, und es war streitig, ob auf den Kraftverkehr § 5 der in allen deutschen Ländern übereinstimmend erlassenen StraßVerkO. angewendet werden konnte, wonach Personen, die wegen Trunkenheit zur sicheren Führung (von Fuhrwerken) nicht imstande sind, die Führung verboten ist. Obergerichte, die den § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO. („Der Führer ist zur gehörigen Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Kraftfahrzeugs verpflichtet“) als selbständige Strafnorm ansehen, straften Führung in Trunkenheit aus dieser Bestimmung; das war aber nicht herrschende Meinung. Die Nov. v. 10. Mai 1932 (RGBl. I, 193) brachte unter zahlreichen (mehr als 70) Änderungen in der Regelung des Kraftverkehrs die neue Vorschr. in § 17 Abs. 1 KraftfVerkVO.: „Wer unter der Wirkung von geistigen Getränken oder Rauschgiften steht und infolgedessen zur sicheren Führung nicht imstande ist, darf ein Kraftfahrzeug nicht führen.“ Nunmehr ist Bestrafung aus § 21 KraftfG. möglich.

MinR. Geh. RegR. Dr. Müller, Berlin.

---

[1]) JW. 1930, 2857. [2]) JW. 1931, 860.

es nicht einmal Veranlassung genommen hat, sich von dem Gesundheitszustand des Ehemanns der Kl., der bei Erlaß des angef. Urt. bereits 61 Jahre und 7½ Monate alt war, mithin nicht mehr weit vom 65. Lebensjahr entfernt ist, ein zuverlässiges Bild zu verschaffen. Es ist insbes. auch nicht angängig, Äußerungen von Ärzten nach dieser Richtung nur als „unbegründete Vermutungen" zu würdigen. Aufgabe des Tatrichters nach § 843 BGB., §§ 11, 13 KraftfG., § 287 ZPO. ist lediglich, das nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge wahrscheinliche Ergebnis zu finden. Unerwartete Änderungen können von dem Bekl. nach § 323 ZPO. geltend gemacht werden; insoweit hat er ein gewisses Risiko auf sich zu nehmen (Warn. 1931, 23), das aber hier schon um deswillen geringer sein wird, als der Verletzte am Leben geblieben ist und daher körperliche Veränderungen nach Erlaß des Urt. auf jenem durch § 323 ZPO. gebotenen Wege zur Geltung gebracht werden können. Auch hinsichtlich der Tätigkeit des Ehemanns der Kl. als Tonfilmschauspieler ist die gleiche Beurteilung am Platze. Hierbei ist noch zu erwähnen, daß das BG. sich mit der Behauptung der Kl., nach der sogar 80jährige Schauspieler noch beschäftigt werden, überhaupt nicht auseinandergesetzt hat.

(U. v. 3. Dez. 1931; 318/31 VI. — Berlin.) [H.]

16. § 847 BGB. **Bei der Bemessung des Schmerzensgeldes ist nicht zu berücksichtigen, daß der Schädiger gegen Haftpflicht versichert ist. Bei Feststellung der Höhe des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, kann auch besonders grobes Verschulden des Schädigers berücksichtigt werden.**

Die Kl. ist der Meinung, daß bei der Bemessung des Schmerzensgeldes auch die Haftpflichtversicherung des Bekl. W. berücksichtigt werden müsse, was das BG. im Einklang mit der feststehenden Rspr. des RG. (RG. 63, 104; JW. 1925, 2599) abgelehnt hat. Die Ausführungen der Rev. geben keinen Anlaß, von dieser Rspr. abzuweichen. Sie verkennen das Wesen der Haftpflichtversicherung, die den Haftpflichtigen für dasjenige schadlos halten soll, was er auf Grund seiner Verantwortlichkeit zu leisten hat, und was daher zunächst feststehen muß (§ 149 VVG.). Die Häufigkeit oder wirtschaftliche Notwendigkeit derartiger Versicherungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen ist für diese Frage ebenso bedeutungslos wie das Recht auf abgesonderte Befriedigung im Konkurse des Haftpflichtigen, das § 157 VVG. dem Schadensersatzberechtigten verleiht. Dieses Recht ist für die Sicherheit, aber nicht für die Höhe der Schadensersatzforderung von Bedeutung. Die von der Rev. der Kl. ferner angegriffene Erwägung des BG., daß die Kl. den größeren Teil ihres Lebens hinter sich habe, also unter ihrer Blindheit nicht so lange zu leiden habe wie ein jüngerer Mensch, läßt keinen Rechtsverstoß erkennen.

Die Rev. des Bekl. W. greift es an, daß das BG. das Schmerzensgeld mit Rücksicht auf den hohen Grad der Fahrlässigkeit dieses Bekl. erhöht hat. Diese Erwägung ist jedoch rechtlich nicht zu beanstanden. Zwar hat bei der Feststellung der Höhe des Vermögensschadens der Grad des Verschuldens des Ersatzpflichtigen außer Betracht zu bleiben, und in RG.: BayZ. 1910, 217 f. ist das auch für das Schmerzensgeld angenommen worden (Staudinger § 847 Anm. 4; RGRKomm. § 847 Anm. 5). Aber für den Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, kann nach § 847 BGB. der Geschädigte eine „billige" Entschädigung in Geld verlangen. Bei einer Entsch. nach Billigkeit sind grundsätzlich alle Umstände des Falles zu würdigen (vgl. Planck § 847 Erl. 3), und es ist nicht einzusehen, warum nicht auch ein besonders grobes Verschulden des Schädigers dabei berücksichtigt werden sollte, zumal es auf den Geschädigten verbitternd wirken kann. Die Ausscheidung dieses Umstandes wäre willkürlich. Der 3. ZivSen. hat denn auch auf Anfrage erklärt, daß er an dem in jenem Urt. enthaltenen Ausspruch, der Grad des Verschuldens habe bei der Feststellung der Höhe der Entschädigung außer Betracht zu bleiben, in dieser Allgemeinheit nicht festhalte.

(U. v. 7. April 1932; 496/31 VI. — Stuttgart.) [H.]

<= RG. 136, 60.>

b) Sonstiges Zivilrecht.

17. **Goldmünz- oder Goldwertklausel. Für die Auslegung ist ausschlaggebend: a) Die Berücksichtigung der Interessen beider Teile; Goldwertklausel kann daher nur dann angenommen werden, wenn der Wille des Gläubigers, sie zu vereinbaren, dem Schuldner deutlich erkennbar gemacht ist. b) Bei der im Rechtsverkehr bekannten Nichteintragungsfähigkeit einer Goldwertklausel in das Grundbuch spricht die Tatsache, daß die Eintragung der Goldklausel bewilligt, beantragt und ausgeführt worden ist, entscheidend für die reine Goldmünzklausel.**

Die Kl. erwarb im April 1896 durch Abtretung vier Darlehnshypotheken von zusammen 160000 ℳ. In der Abtretungsurkunde v. 1. April 1896 wurden mit der neuen Gläubigerin neue Zins- und Zahlungsbedingungen für die Hypothekenschulden vereinbart, darunter die Verpflichtung des Darlehnsschuldners und Grundstückseigentümers N., „sowohl die vier Kapitalien als auch die Zinsen in deutschen Goldmünzen zu bezahlen". Bei der Eintragung der Abtretung wurde diese Verpflichtung im Grundbuch vermerkt.

Die Hypotheken waren i. J. 1917 fällig. In einer notariell beglaubigten Urkunde v. 19. Okt. 1917 vereinbarte nun die Kl. mit der Bekl., der Erbin des N., folgendes: Die bisher auf 4¼% festgesetzten Zinsen sollten vom 1. April 1918 an auf 4¾% erhöht werden; die Kapitalien sollten von der Schuldnerseite nicht vor dem 1. April 1923 zurückgezahlt werden; auch die Gläubigerin sollte bei pünktlicher Zinszahlung erst zum 1. April 1923 kündigen dürfen; schließlich sollte die Schuldnerin verpflichtet sein, „die vier Kapitalien und die Zinsen in Gold deutscher Reichswährung zu bezahlen". Die Bekl. bewilligte und beantragte die Eintragung des erhöhten ½% Zinsen und „der veränderten Rückzahlungsbestimmung"; die Kl. erklärte, sie nehme die Bekl. als Schuldnerin „hinsichtlich der 160000 ℳ nebst Zinsen" an und bewilligte und beantragte „ebenfalls die Eintragung der veränderten Verzinsungs- und Rückzahlungsbedingungen in das Grundbuch". Demnächst wurde bei den Hypotheken eingetragen: „Die Bedingungen sind geändert. Der Zinssatz beträgt vom 1. April 1918 ab 4¾%. Unter Bezugnahme auf die Bewilligung v. 19. Okt. 1917 eingetragen am 2. Nov. 1917."

Die Bekl. ist bereit, die Hypotheken und die zugrunde liegenden Darlehnsforderungen auf 40000 GM. aufzuwerten. Die Kl. ist der Meinung, daß die Hypotheken mit einer Goldwertklausel ausgestattet und deshalb nicht dem AufwG. unterworfen, sondern auf 160000 GM. zu bewerten seien.

Die Entsch. des Rechtsstreits hängt von der Beantwortung der Frage ab, ob die Hypotheken der Kl. mit einer Goldwertklausel oder nur mit einer Goldmünzklausel ausgestattet sind. Tragen sie eine Goldwertklausel, so ist die Klage zum mindesten als persönliche Schuldklage gerechtfertigt (zur dinglichen Seite vgl. neuerdings Mügel: DJZ. 1929, 735 ff. und Schlegelberger: Gruch. 71, 455 ff.). Liegt aber lediglich eine Goldmünzklausel vor, so trifft der Rechtsstandpunkt der Bekl. zu, daß die Hypotheken sowohl nach der dinglichen als auch nach der persönlichen Seite hin dem AufwG. unterstehen und daß darüber hinausgehende, auf Wertbeständigkeit der persönlichen und dinglichen Rechte gegründete Ansprüche der Kl. entfallen (Mügel, AufwRecht, 5. Aufl., S. 302 V; RG. 121, 110[1]); 131, 78[2])).

Das BG. betrachtet die am 1. April 1896 vereinbarte Goldklausel als eine typische Goldmünzklausel. Dem ist beizutreten. Das RG. hat in zahlreichen gleichliegenden Fällen diese Auslegung gebilligt (RG. 101, 141[3]); 107, 400; 131, 78[4]) u. a.), und zwar ohne Rücksicht darauf, wann solche Klauseln vereinbart waren. Der vereinzelt im Schrifttum (insbes. von Mügel, AufwRecht S. 304) vertretenen Auffassung, bei Goldmünzklauseln, die schon vor RG. 50, 145 ausbedungen sind, sei regelmäßig eine auslegende Umdeutung in Goldwertklauseln möglich, ist die Rspr. des RG. in Über-

[1]) JW. 1928, 1810. [2]) JW. 1931, 615.
[3]) JW. 1921, 232. [4]) JW. 1931, 615.

einstimmung mit der herrschenden Ansicht im Schrifttum (Quassowski, AufwG., 5. Aufl., S. 49; Schlegelberger-Harmening, AufwG., 5. Aufl., S. 165 Anm. 5) ständig entgegengetreten (RG. 121, 110[5]); 131, 78[6]); AufwRspr. 1929, 185 Nr. 76; 1930, 89 Nr. 35). Muß hiernach die Klausel v. 1. April 1896 als reine Goldmünzklausel angesehen werden, so ist sie durch die BundRVO. v. 28. Sept. 1914 unverbindlich geworden. Diese VO. stand aber einer neuen Vereinbarung der Goldmünzklausel i. J. 1917 und ihrer Eintragung im Grundbuch nicht entgegen, während Goldwertklauseln nach wie vor nicht in das Grundbuch eingetragen werden durften (Güthe-Triebel, GBO., 5. Aufl., Bd. I S. 699 ff. Anm. 14; Schlegelberger: Gruch. 71, 451 ff.; Schlegelberger-Harmening a. a. O.; Wolff, Sachenrecht, 8. Aufl., S. 470 f.: RG. 108, 176[7])). Es fragt sich somit nur noch, ob die am 2. Nov. 1917 ins Grundbuch eingetragene neue Goldklausel abweichend von der früheren eine (eintragungsunfähige) Goldwertklausel darstellen oder ob sie gleich der früheren, i. J. 1914 gesetzlich für unverbindlich erklärten Goldklausel lediglich wieder eine (eintragungsfähige) Goldmünzklausel enthalten sollte. Die Antwort auf diese Frage kann nur im Wege der Auslegung gewonnen werden. Eine umfassende Würdigung des Streitstoffs unter Berücksichtigung von Treu und Glauben und Verkehrssitte führt zu der Auslegung, daß auch i. J. 1917 keine Goldwertklausel, sondern nur eine Goldmünzklausel als vereinbart anzusehen ist.

Das BG. geht mit Recht vom Wortlaut der in der Urkunde v. 19. Okt. 1917 niedergelegten Klausel aus. Es erkennt an, daß die — für solche Klauseln wesentliche (RG. 131, 78[8])) — Fassung erfahrungsgemäß für eine Goldmünzklausel spricht. Insoweit steht ihm die Rspr. des RG. zur Seite, in der die Auslegung ganz ähnlich lautender Klauseln nicht nur aus der Vorkriegszeit, sondern auch aus der Kriegs- und der ersten Nachkriegszeit in demselben Sinne stets gutgeheißen worden ist (RG. 103, 384[9]); 107, 370[10]); 108, 176[11]); AufwRspr. 1929, 661 Nr. 279). Das BG. glaubt aber, daß gerade im vorl. Falle bes. Umstände ausnahmsweise eine abweichende Auslegung i. S. einer Goldwertklausel erforderten. Hier setzt sein Rechtsirrtum ein.

Das BG. meint, zunächst spreche schon der „charakteristische Wechsel der Fassung“ des Wortlauts der Goldklausel von 1917 dafür, daß sie mehr bedeuten sollte als die alte Klausel v. J. 1896. Auch der Wortlaut der Eintragungsbewilligung und der Eintragungsanträge, in denen „von veränderten Verzinsungs- und Rückzahlungsbedingungen“ die Rede sei, deute darauf hin, daß die „alte Goldmarkforderung“ der Gläubigerin vor dem „Herabsinken zu einer Papiermarkforderung“ gesichert und das Risiko eines „etwaigen Währungsverfalls auf die Schuldnerin abgewälzt“ werden sollte. Schon diese Betrachtung des Wortlauts der Abreden von 1917 wird dem urkundlichen Inhalt der Vereinbarungen nicht gerecht. Wenn anerkannt ist, daß eine Goldklausel, wie sie in der Urkunde v. 19. Okt. 1917 niedergelegt ist, regelmäßig eine reine Goldmünzklausel darstellt, so ist nicht recht ersichtlich, warum die Wahl gerade dieser Fassung, die sehr wohl nur auf einem Zufall oder dem Geschmack des Notars und der Vertragsparteien beruhen kann, als „charakteristisches“ Merkmal für den Willen, eine über die Klausel von 1896 hinausgehende Goldwertklausel zu begründen, angesehen werden müßte. Unmöglich kann aber aus der Fassung der Eintragungsbewilligung und der Eintragungsanträge etwas für die Ansicht des BG. hergeleitet werden. Die Worte „veränderte Verzinsungs- und Rückzahlungsbedingungen“ beziehen sich offensichtlich auf alle neuen Vereinbarungen in dieser Hinsicht (Zinserhöhung, hinausgeschobene Fälligkeit, Neubegründung der Goldklausel). Sie gestatten bei unbefangener Betrachtung keinen Rückschluß darauf, daß hinsichtlich der Goldklausel mehr als die Wiedereinführung der gesetzlich außer Kraft getretenen Klausel v. J. 1896 beabsichtigt gewesen sei. Vielleicht könnte sogar der Wortlaut der Eintragungserklärungen gegen die Annahme einer Goldwertklausel verwertet werden. Denn wenn die Kl. H., wie sie behauptet, infolge besonders sachkundiger Beratung schon damals die Entwertung der deutschen Mark durchschaut und den rechtlichen Unterschied zwischen einer Goldmünzklausel und einer Goldwertklausel erkannt hätte, so hätte sie wohl von diesem Standpunkt aus schon im Oktober 1917 nach der Vereinbarung einer Goldwertklausel ihr Gläubigerrecht nicht mehr auf nur 160000 ℳ beziffern und in der Urkunde davon sprechen dürfen, daß sie die Bekl. „hinsichtlich der 160000 ℳ nebst Zinsen“ als Schuldnerin annehme.

Das BG. glaubt weiterhin aber auch aus anderen, außerhalb des Wortlauts der Urkunde liegenden Umständen eine Unterlage für seine Auslegung gewinnen zu können. Es führt aus: B., unter dessen Mitwirkung der Vertrag vom 19. Okt. 1917 zustande gekommen sei, sei über die Kursverschlechterung der deutschen Mark im allgemeinen gut unterrichtet gewesen. Er habe daher seine Schwiegermutter, die Kl., möglichst gegen eine Wertverschlechterung der Mark durch die Vereinbarung einer wertbeständigen Forderung schützen wollen. Die bisherige Klausel habe diesen Zweck nicht mehr erfüllen können. Es habe daher nach einem Ausdruck gesucht werden müssen, der mit hinreichender Deutlichkeit den Willen der Gläubigerin in sich verkörperte, das Risiko der Beschaffung eines dem Goldwerte der Forderung entsprechenden Gegenwerts in deutscher Reichswährung auf die Schuldnerin abzuwälzen. Nur so könne die Abänderung der Rückzahlungsbedingungen i. J. 1917 ihre Erklärung finden. Jedenfalls fehle dafür, daß hierzu das RGes. v. 4. Aug. 1914 Veranlassung gegeben hätte, jeder Anhaltspunkt, zumal ja anerkanntermaßen Goldklauseln, die in der Zeit nach diesem Ges. neu vereinbart seien, hiervon überhaupt nicht betroffen worden seien. Ob die Schuldnerin sich bei der Vereinbarung die Erwägungen der Gläubigerin durchweg zu eigen gemacht habe, könne auf sich beruhen bleiben. Soviel habe sie sich immerhin sagen müssen, daß die Abänderung der Rückzahlungsbedingungen nicht den Sinn und die Bedeutung einer Einschränkung der Schuldenhaftung haben könnte. Der Hinweis der Bekl. darauf, daß ausdrücklich die Eintragung der neu vereinbarten Goldklausel bewilligt und beantragt worden sei, reiche nicht aus, um den Vertragswillen lediglich i. S. einer Goldmünzklausel auszulegen. Erfahrungsgemäß habe auch die Goldmünzklausel oft wirtschaftlich dem Zweck dienen sollen, den Gläubiger gegen eine mögliche Entwertung des sonstigen Währungsgeldes zu schützen. Deshalb sei mit dem Hinweis auf die Tatsache der Bewilligung und Beantragung der tatsächlich erfolgten Eintragung der Klausel im Einzelfall für die Auslegung ihres Sinnes und ihrer Bedeutung noch nichts gewonnen.

Auch diese Ausführungen sind rechtlich zu beanstanden. Aus ihnen mag sich vielleicht ergeben, daß der Gläubigerin H. mit einer Goldwertklausel gedient gewesen wäre. Es ergibt sich aber daraus noch nicht, daß die Gläubigerin den klaren Willen gefaßt hätte, an Stelle der früheren Goldmünzklausel eine anders geartete Klausel zu erlangen, daß die Schuldnerin diesen Willen erkannt und sich zu eigen gemacht und daß der so übereinstimmende Wille beider Vertragsteile in der urkundlich getroffenen Vereinbarung erkennbaren Ausdruck gefunden hätte.

Das RG. hat bei der Würdigung von Goldklauseln ständig betont, daß nicht das einseitige Interesse des Gläubigers an der immerhin ungewöhnlichen und für den Schuldner besonders gefährlichen Goldwertklausel bei der Auslegung den Ausschlag geben darf, sondern daß dabei die Interessen beider Teile gleichmäßig zu berücksichtigen sind und daß deshalb eine Goldwertklausel nur dann angenommen werden kann, wenn der Wille des Gläubigers, sie zu vereinbaren, deutlich erkennbar in die Erscheinung getreten und vom Schuldner erkannt und angenommen worden ist (RG. 101, 141[12]); 103, 384[13]); JW. 1925, 1483; AufwRspr. 1928, 452 Nr. 240 B). Im vorl. Falle fehlt nun schon eine klare Feststellung dahin, daß die Kl. im Oktober 1917 aus der wirtschaftlichen Sachkunde ihres Beraters B. zunächst die Rechtserkenntnis geschöpft hätte, daß die bloße Erneuerung der früheren Goldmünzklausel ihr künftig nicht mehr genüge, und

[5]) JW. 1928, 1810. [6]) JW. 1931, 615.
[7]) JW. 1924, 1142. [8]) JW. 1931, 615.
[9]) JW. 1922, 1119. [10]) JW. 1924, 461. [11]) JW. 1924, 1142.

[12]) JW. 1921, 232. [13]) JW. 1922, 1119.

dann den Willen, sich nunmehr durch eine erweiterte Goldwertklausel zu schützen. Es fehlt weiterhin erst recht jeder Anhalt dafür und eine Feststellung dahin, daß die Schuldnerin den etwa so gerichteten inneren Willen der Gläubigerin hätte erkennen können und erkannt hätte und daß jener Wille äußerlich bei der Aufnahme der Urkunde erklärt und in ihr ausgedrückt wäre. Sicherlich wußte und erkannte die Schuldnerin, daß durch die neu vereinbarte Goldklausel ihre Haftung nicht eingeschränkt wurde. Die diesbezügliche Feststellung des BG. ist eine Selbstverständlichkeit, die aber den Schluß auf den Willen der Schuldnerin, sich einer Goldwertklausel zu unterwerfen, noch keineswegs rechtfertigt. Denn auch die erneute Vereinbarung einer reinen Goldmünzklausel würde eine Haftungsbeschränkung gegenüber dem Zustand von 1896 oder gar gegenüber dem Zustand unmittelbar vor dem 19. Okt. 1917 nicht herbeigeführt haben. Und ebensowenig ist einzusehen, warum die anerkannte Rechtstatsache, daß die Kriegsgesetzgebung vom August und September 1914 die spätere Erneuerung von alten, durch die VO. v. 28. Sept. 1914 außer Kraft gesetzten Goldmünzklauseln nicht hinderte, zur Erklärung des Zustandekommens der Vereinbarung v. 19. Okt. 1917 i. S. einer solchen Erneuerung nicht ausreichen sollte. Wenn aber schließlich das BG. dem Umstande, daß die Eintragung der vereinbarten Goldklausel in das Grundbuch bewilligt, beantragt und ausgeführt worden ist, keine maßgebliche Bedeutung für die Auslegung glaubt beilegen zu sollen, so setzt es sich in Widerspruch zu den in fester Rspr. des RG. entwickelten Rechtsgrundsätzen. Immer wieder ist dort betont worden, daß die im Rechtsverkehr bekannte Nichteintragungsfähigkeit einer Goldwertklausel bei der Auslegung von Goldklauseln, deren Eintragung im Grundbuch vorgesehen ist, entscheidend zugunsten der reinen Goldmünzklausel spricht, zumal dann, wenn bei der Wahl der Fassung ein rechtskundiger Notar mitgewirkt hat (RG. 101, 141[14]); 103, 384[15]); 107, 400; JW. 1925, 1483; AufwRspr. 1928, 452 Nr. 240 B). Auch in der Wissenschaft ist anerkannt, daß unter diesem rechtlichen Gesichtspunkt grundsätzlich bei Goldklauseln, die gleichzeitig für die persönliche Forderung und für das dingliche Hypothekenrecht vereinbart sind, die Auslegung i. S. reiner Goldmünzklauseln geboten ist (Mügel, AufwRecht S. 303; Quassowski, AufwG. S. 49). In diesem Sinne hat offenbar im vorl. Falle zunächst der Notar, der bei der Aufnahme der Urkunde v. 19. Okt. 1917 mitwirkte, sie beglaubigte und dem Grundbuchamt einreichte, die Goldklausel aufgefaßt. So hat sie ersichtlich demnächst auch das Grundbuchamt, das dem Eintragungsantrag stattgab, rechtlich beurteilt. Wenn aber diese nächstbeteiligten rechtskundigen Stellen in der Urkunde keinen Anhalt für die Vereinbarung einer Goldwertklausel finden konnten, so müsse auch die Kl. sich damit abfinden, daß ihr entgegengehalten wird, ein etwa vorhandener innerer Wille, sich eine Goldwertklausel auszubedingen, sei weder der Schuldnerin noch Dritten gegenüber so deutlich erkennbar erklärt, daß die vereinbarte Klausel entgegen der Regel ausnahmsweise nicht als reine Goldmünzklausel bewertet werden könnte.

(U. v. 30. April 1932; 319/31 V. — Berlin.) [Sch.]

18. §§ 242, 317 BGB. Zur Zeit der Stabilisierung war es, auch bei örtlicher Üblichkeit, nicht ohne weiteres zulässig, daß die Banken ihren Kunden die Zinsen nach dem jeweils höchsten Stande der Schuld innerhalb einer Saldierungsperiode berechneten.

Die Grundsätze, nach welchen die Frage zu prüfen ist, ob die kurz vor und nach der sog. Stabilisierung der deutschen Währung von den deutschen Banken ihren Kunden berechneten Debet-Zinsen und Provisionen nach der Höhe des eingesetzten Prozentsatzes sowie nach der Art der Berechnung und Saldierung der Zinsen mit § 138 Abs. 1 u. 2 BGB. oder der PreistreibereiVO. (s. auch §§ 242, 317 BGB.) zu vereinbaren sind, hat das RG. in ständiger Rspr. entwickelt und dargelegt. Es genügt, hier u. a. zu verweisen auf RG. 118, 165[1]); ferner auf JW. 1927, 2135; Urt. v. 11. Mai 1927, I 219/26 und dort Zitierte; sowie auf JW. 1926, 2683; Urt. v. 22. April 1926, IV 639/25[2]); JW. 1929, 3940 = RGWarn. 1929, 326; Urt. v. 18. Sept. 1929, I 117/29[3]); RGWarn. 1928, 99; Urt. v. 10. März 1928, I 255/27[4]); BankArch. 1927/28, 276, Urt. v. 19. Febr. 1927, I 232/26; BankArch. 1928/29, 280, Urt. v. 30. Jan. 1929, I 169/28 = RGWarn. 1929, 159; LZ. 1926, 1261, Urt. v. 3. Juli 1926, I 256/25[5]).

Das BG. hat ausdrücklich erklärt, daß es sich den in der angeführten Rspr. des RG. entwickelten Rechtsgrundsätzen anschließe. Dabei stützt es sich in wesentlichen Punkten auf die Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen. Es stellt zusammenfassend fest, daß die jetzt von der Kl. verlangten Zinsen und Provisionen nach Höhe, Berechnungsart und Saldierung den damaligen Sätzen und Vorschr. der M.er Bankenvereinigung entsprachen, daß diese Sätze und Vorschr. für derartige Geschäfte damals in M. allgemein üblich gewesen seien, daß sich in dieser Beziehung ebenso wie die Kl. auch die übrigen Großbankfilialen in M. sowie die Rheinische Creditbank und die Süddeutsche Diskontogesellschaft in M. verhalten hätten, und daß der allgemeine Verkehr die betr. Zinssätze für berechtigt gehalten habe. Hieran anknüpfend führt das BG. unter Bezugnahme auf die reichsgerichtliche Rspr. aus, daß nach tatsächlicher Vermutung mangels besonderer entgegenstehender Umstände die bezeichneten bankIüblichen Zinsen (und Provisionen) für angemessen zu erachten seien und keinen übermäßigen und gegen die guten Sitten verstoßenden Gewinn der Kl. darstellten.

Diese Ausführungen des BG. können vom Rechtsstandpunkt aus jedenfalls insoweit nicht als genügend erachtet werden, als es sich um die Zinsberechnung nach dem der klägerischen Bank jeweils günstigsten Kontostand, d. h. nach der jeweiligen *Höchstschuld* der Bekl., innerhalb der einzelnen Saldierungsperiode handelt.

Das BG. erklärt, diese Berechnungsart, welche zu der maßgeblichen Zeit als gerecht und billig angesehen sei, könne nicht dieses Charakters entkleidet werden, weil sich nachträglich herausgestellt habe, daß der Zweifel an der Beständigkeit der neuen Rentenmark-Währung nicht berechtigt war. Im übrigen nimmt das BG. hierzu ausdrücklich Bezug auf das Gutachten des Sachverständigen R. v. 8. Nov. 1929. Dort ist gesagt: Die angeführte Art der Zinsberechnung sei damals bankIüblich gewesen und habe einer Abmachung zwischen den Banken entsprochen. In der in Rede stehenden Zeit seien die Buchhaltungsvorstände der Banken in M. von Zeit zu Zeit zusammengekommen, um sich über die umschlägigen Verhältnisse zu besprechen und die Richtlinien festzulegen, welche von den einzelnen Banken einheitlich den Kunden gegenüber eingehalten werden sollten. Dabei sei auch die Berechnung der den Banken zukommenden Zinsen und Gebühren aus der jeweiligen Höchstschuld des Bankkunden „im Monat bzw. für angefangene 7 Tage" festgelegt. Die Berechtigung der Banken, die Belastung auch in kürzeren Zeitabschnitten vorzunehmen, sei in den Geschäftsbedingungen der Rheinischen Creditbank (Ausgabe Jan. 1924) festgelegt.

Danach reichen die vom BG. in bezug genommenen Unterlagen zwar aus, um seine Annahme, daß die erörterte Berechnungsart zu jener Zeit bankIüblich gewesen sei, zu stützen. Sie genügen aber nicht für die weitere Annahme des BG., daß der mit jener Berechnungsart verbundene Sondervorteil der Kl. nach Sachlage angemessen gewesen sei und keinen Verstoß gegen die Grundsätze von Treu und Glauben (§§ 242, 317 BGB.) und gegen die guten Sitten (§ 138 BGB.) oder die damals geltende PreistreibereiVO. bedeute.

An sich waren die Debetzinsen der Bekl. als eines mit der Kl. im Kontokorrentverkehr stehenden Bankkunden unter Verwendung von Zinszahlen nach dem *jeweiligen* Stande der Schuld zu berechnen und in längeren Zeitabschnitten zu saldieren. Wenn statt dessen hier in besonders kurzen Zeitabschnitten saldiert und dabei ein ungewöhnlich hoher Zinssatz eingesetzt wurde, so mag dies aus den vom BG. dar-

[14]) JW. 1921, 232. [15]) JW. 1922, 1119.

[1]) JW. 1927, 3005. [2]) JW. 1926, 2683.
[3]) JW. 1929, 3490. [4]) JW. 1928, 1804.
[5]) JW. 1926, 2630.

gelegten Gründen im Beihalt der in bezug genommenen Rspr. des RG. vom Rechtsstandpunkt aus nicht zu beanstanden sein. Wenn aber darüber hinaus die Zinsen schematisch nach dem innerhalb der Saldierungsperioden jeweils erreichten Höchststande der Schuld für die ganze Saldierungsperiode berechnet wurden, so konnte dies unter Umständen zu Ergebnissen führen, welche auch durch die vom BG. festgestellten Tatumstände nicht mehr zu rechtfertigen sind und der Kl. auf Kosten der Bekl. wirtschaftliche Vorteile brachten, die das Maß dessen übersteigen, was in der Rspr. den Banken für jene ungewöhnlichen Zeitverhältnisse, besonders im Himblick auf das derzeitige Risiko der Geldentwertung, zugebilligt ist. Es wird Sache des BG. sein, hier im einzelnen die erforderlichen Feststellungen zu treffen und zu prüfen, ob die mehrerwähnte Art der Zinsberechnung, wenngleich sie bankküblich gewesen sein mag, doch einen rechtlich nicht zu billigenden Mißbrauch darstellt. Dabei wird der Tatrichter u. a. zu untersuchen haben, ob und warum den M.er Banken im allgemeinen und der Kl. im besonderen die an sich gebotene Zinsberechnung nach dem jeweiligen Stande der Schuld des Bankkunden nicht zuzumuten war, oder ob es etwa zweckentsprechend und der Kl. zumutbar gewesen wäre, bei der Zinsberechnung das Mittel zwischen dem Höchst- und Niedrigst-Betrage der Schuld innerhalb der einzelnen Saldierungsperiode zugrunde zu legen, oder wie sich, wenn dies alles nicht in Frage kommen sollte, die von der Kl. gewählte Berechnungsmethode zu einer Zinsberechnung nach dem jeweiligen Stande der Schuld im Ergebnis ausgewirkt hätte und ob dabei eine solche Differenz in Betracht kommt, die eine Rechtfertigung des Vorgehens der Kl. ausschließt.

Das Ergebnis dieser Feststellungen kann für das Gesamtresultat des Prozesses von entscheidender Bedeutung sein, und zwar auch insoweit, als es sich um die Gegenforderungen der Bekl. handelt.

(U. v. 6. April 1932; 289/31 I. — Karlsruhe.) [Ka.]
<= RG. 136, 56.>

**19. § 263 BGB. Die frühere deutsche Währung ist nicht im Rechtssinne untergegangen, sondern durch die jetzige Währung ersetzt worden.

Die Vorschr. in § 3 Abs. 2 des Vertrags v. 28. Juli 1913 legt das KG. dahin aus, daß sie nicht bloß auf die Zinszahlungen, sondern auch auf die Kapitalsrückzahlungen zu beziehen sei. Das ihr hiernach zustehende Wahlrecht habe die Kl. durch ihre Briefe v. 31. Juli 1926 und 24. Jan. 1928 sowie durch die Erhebung der auf Guldenzahlung gerichteten Klage ausgeübt. Daß die Kl. bereits i. J. 1914 durch Kündigung die Forderung in Papiermark fällig gemacht und eine ebenfalls für eine Wahlerklärung verwendbare Handlung, nämlich die Erteilung des Vollstreckungsauftrags in Mark, vorgenommen habe, könne an diesem Ergebnis nichts ändern. Eine damals vorgenommene Wahl habe sich auf eine jetzt nicht mehr bestehende Währung bezogen, sei also heute gegenstandslos geworden. Der Kl. stehe hiernach ein Guldenanspruch zu. Über die eingeklagte Teilsumme bestehe kein Streit.

Der Angriff, den die Rev. gegen die dem § 3 Abs. 2 des Vertrags vom KG. gegebene Auslegung richtet, kann keinen Erfolg haben. Es trifft nicht zu, daß § 3 Abs. 2 das Wahlrecht der Kl. ausdrücklich auf die Zahlung von Zinsen beschränke, so daß die Auslegung des KG., wie die Rev. offenbar geltend machen will, gegen den klaren Wortlaut des Vertrags verstoßen würde. Die Best. war vielmehr, wie das KG. mit Recht angenommen hat, der Auslegung fähig. Die von ihm vorgenommene Auslegung ist möglich und daher für das RevG. bindend.

Im übrigen ist das angefochtene Urt. aber nicht frei von Rechtsirrtum. Das KG. geht davon aus, daß durch den Vertrag v. 28. Juli 1913 ein Wahlschuldverhältnis gemäß den §§ 262 ff. BGB. begründet worden ist. Diese Annahme hätte jedoch einer näheren Begr. bedurft. Es ist zwar möglich, daß die Best. in § 3 Abs. 2 des Vertrags von den Parteien i. S. einer alternativen Währungsklausel gemeint war, also dahin, daß von vornherein zwei Leistungen, nämlich nach Wahl des Gläubigers entweder ein Betrag von 100 000 ℳ oder aber der entsprechende Guldenbetrag (die Mark berechnet als 60 holländische Cents), geschuldet sein sollten. In diesem Falle würde allerdings ein Wahlschuldverhältnis vorliegen. Denkbar ist aber auch, daß es sich nach dem Willen der Parteien bei der Best. im § 3 Abs. 2 lediglich um eine facultas alternativa (Ersetzungsbefugnis) des Gläubigers handeln sollte, derart, daß zwar zunächst nur eine Leistung, nämlich ein Betrag von 100 000 ℳ, geschuldet wurde, der Kl. aber das Recht zustehen sollte, statt der Zahlung des Markbetrags Zahlung in holländischer Währung zu verlangen. Von hier aus kann zu der Frage nicht abschließend Stellung genommen werden, da ihre Beantwortung wesentlich von der an der Hand der Vertragsurkunde vorzunehmenden Ermittlung des Parteiwillens abhängt.

Läge eine Ersetzungsbefugnis des Gläubigers vor, so würde die Vorschr. des § 263 BGB. keine Anwendung finden (RGWarn. 1916 Nr. 158). Es wäre daher nicht ausgeschlossen, daß der Darlehnsgläubiger, auch wenn er frühere Zahlungen in deutscher Währung gefordert oder angenommen hat, spätere Zahlungen in holländischer Währung verlangen kann. Für die Frage, ob dies zulässig sein soll, kommt es lediglich auf den Parteiwillen und die besondere Gestaltung des Rechtsverhältnisses an.

Liegt ein Wahlschuldverhältnis vor, so würde gleichwohl noch zu prüfen sein, ob nicht die Vorschr. des § 263 BGB., die nachgiebigen Rechtes ist, durch Vereinbarung der Parteien außer Wirksamkeit gesetzt worden ist (vgl. RGWarn. 1923/24 Nr. 63). Sollte aber § 263 für anwendbar zu erachten sein, so würde es noch näherer Feststellungen bedürfen, ob und in welcher Weise eine Wahlerklärung der Kl. dahin, daß sie Zahlung in Mark verlange, bereits vor Eintritt des Währungsverfalls erfolgt war. Die bisherigen Feststellungen des KG. reichen hierfür nicht aus. Die Kündigung des Kapitals enthält für sich allein noch nicht notwendig eine Wahlerklärung. Ob in dem Betreiben der Zwangsvollstreckung wegen eines Markbetrags eine Wahlerklärung gefunden werden könnte, ließe sich nur auf Grund der näheren Umstände zutreffend beurteilen. Rechtsirrig ist jedenfalls, wie der Rev. zuzugeben ist, der Ausspruch des KG., daß eine bereits i. J. 1914 erfolgte Wahlerklärung der Kl. heute gegenstandslos geworden sei, weil sie sich auf eine jetzt nicht mehr bestehende Währung bezogen habe. Die frühere deutsche Währung ist nicht ersatzlos untergegangen, sondern durch die neue Reichswährung ersetzt worden. Für die Umrechnung gilt § 5 Abs. 2 MünzG. v. 30. Aug. 1924 (RGBl. II, 254). Danach ist, sofern eine Schuld in Mark bisheriger Währung gezahlt werden kann, der Schuldner berechtigt, die Zahlung in gesetzlichen Zahlungsmitteln in der Weise zu leisten, daß eine Billion Mark einer Reichsmark gleichgesetzt werden. Wenn daher ein Wahlschuldverhältnis vorlag und wenn die Forderung auf Grund einer bereits i. J. 1914 erfolgten Wahlerklärung der Kl. zu einer Markforderung geworden war, so unterlag diese Forderung, da nach der ausdrücklichen Best. in § 11 des Vertrags v. 28. Juli 1913 die Parteien ihre Vertragsbeziehungen den Grundsätzen des deutschen Rechts unterworfen hatten, den Wandlungen der deutschen Währung. Die Frage, ob die Kl. Aufwertung ihrer Markforderung verlangen könnte, liegt auf einem anderen Gebiete.

Eine Stellungnahme zu der Frage, ob ein Wahlschuldverhältnis oder eine bloße Ersetzungsbefugnis des Gläubigers vorliegt, würde sich erübrigen, wenn etwa der Vertrag seinem ganzen Inhalt nach in der Weise auszulegen wäre, daß die Kl. in der jeweiligen Reichswährung so viel solle fordern können, als zur Deckung ihrer Forderung in Guldenwährung nötig ist, oder daß sie berechtigt sei, für 100 ℳ 60 holländische Gulden zu verlangen. Solche Vertragsauslegungen lagen dem Urt. des 6. ZivSen. v. 11. Dez. 1919 (teilweise abgedr.: JW. 1920, 373) und dem Urt. desselben Sen. v. 20. Dez. 1921 (RGWarn. 1921 Nr. 134) zugrunde.

Das BU. entbehrt nach alledem einer erschöpfenden rechtlichen und tatsächlichen Würdigung des Streitstoffs. Seine Ausführungen vermögen die Entsch., daß die Kl. Zahlung in holländischen Gulden fordern könne, noch nicht zu tragen. Aus diesem Grunde mußte es aufgehoben werden.

(U. v. 17. März 1932; 391/31 IV. — Berlin.) [Ka.]

b) Strafsachen.

Berichtet von Justizrat Dr. Drucker, Leipzig und Rechtsanwalt Prof. Dr. Alsberg, Berlin.

I. Materielles Recht.

20. § 4 KraftfVerkVO.; § 222 StGB.

1. Der Führer eines Lastkraftwagens muß, ehe er eine Bewegung nach links ausführen will, sich durch Rückspiegel überzeugen, ob diese Bewegung nicht zu einem Zusammenstoß mit einem ihn überholenden Fahrzeug führen kann.

2. Nur für die Beurteilung der Schuld des Täters kommt der Mitwirkung noch anderer Unfallursachen Bedeutung zu.†)

Nach den bisherigen Feststellungen besteht kein Bedenken gegen die Annahme des BG., daß Dr. M. fahrlässig gehandelt hat, und zwar hauptsächlich dadurch, daß er bei der Überholung nicht genug Zwischenraum zwischen seinem Wagen und dem Lastkraftwagen ließ und noch vor der Vollendung der Überholung nach rechts abbog. Zu Zweifeln gibt aber die weitere Annahme Anlaß, daß G. an dem Unfall schuldlos sei. Wenn auch mangels einer Rev. des StA. eine Verurteilung G.s nicht mehr in Betracht kommt, so ist doch zum Zwecke der zuverlässigen Beurteilung der Schuld Dr. M.s eine nochmalige Prüfung geboten, ob nicht auch G. den Tod P.s und die Verletzung St.s fahrlässig mitverursacht hat. Das BG. führt aus, G. habe infolge des von seinem Lastzug verursachten Geräusches die Hupenzeichen Dr. M.s nicht gehört und auch sonst dessen Überholungsabsicht nicht bemerkt und deshalb den Lastkraftwagen etwas nach links gelenkt, um den beiden Radfahrern P. und St. mehr Raum zu geben. Dann heißt es: Es sei glaubhaft, daß G. infolge des Geräusches des Lastzuges die Hupenzeichen nicht vernommen und die Annäherung des überholenden Personenkraftwagens nicht wahrgenommen habe; dann habe aber für ihn, solange er auf der für ihn rechten Seite der Fahrbahn geblieben sei, keine Veranlassung vorgelegen, sich um den Verkehr zu kümmern, der hinter ihm gewesen sei; er habe auch keine Pflicht gehabt, die langsame und mäßige Abweichung irgendwie zu erkennen zu geben. Hierbei hat aber das BG., wie die Rev. mit Recht hervorhebt, nicht beachtet, daß nach § 4 Abs. 8 KraftfVerkVO. v. 16. März 1928 (= § 4 Abs. 7 KraftfVerkVO. v. 15. Juli 1930) Lastkraftwagen mit dem hier in Betracht kommenden Gewicht an der linken Seite mit einem Spiegel versehen sein müssen, der dem Führer die Beobachtung der Fahrbahn nach rückwärts ermöglicht. Hieraus ergibt sich die Verpflichtung des Kraftwagenführers, die Fahrbahn nach rückwärts zu beobachten. Wie weit diese Pflicht im einzelnen reicht, braucht hier nicht erörtert zu werden; es kann nicht bezweifelt werden, daß der Kraftwagenführer jedenfalls dann, wenn er eine Bewegung nach links ausführen will, sich durch den Spiegel überzeugen muß, ob nicht die Linksbewegung einen Zusammenstoß mit einem überholenden Fahrzeug befürchten läßt. Dies gilt insbes. dann, wenn der Kraftwagenführer wegen des Geräusches seines Wagens etwaige Warnungszeichen überholender Fuhrwerke nicht hören kann. Sollte aber im gegebenen Falle der Lastkraftwagen — entgegen der Vorschr. — nicht mit einem Spiegel versehen gewesen sein, so hätte G. irgendeine Ersatzmaßnahme treffen müssen, sei es, daß er vor der Ausführung der Linksbewegung zurückschaute, oder, wenn ihm dies nicht möglich gewesen wäre, durch ein Zeichen die beabsichtigte Linksbewegung anzeigte. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte ist das Verschulden Dr. M.s und G.s nochmals zu prüfen und gegeneinander abzuwägen.

(1. Sen. v. 26. Juni 1931; 1 D 261/31.) [A.]

Zu 20. Ein Doppeltes ist, was bei der vorl. Entsch. beachtenswert erscheint. Zunächst einmal liegt dem ganzen Gang der Urteilsargumentation folgender Gedanke zugrunde:

Ist ein Kraftwagenunfall durch ein Zusammenwirken mehrerer Beteiligter entstanden, so verbietet es die Verkehrsgerechtigkeit, grundsätzlich die Schuldfrage für irgendeinen der Beteiligten isoliert aufzurollen. Der Schuldvorwurf kann gegen jeden einzelnen vielmehr nur gegründet werden auf eine Betrachtung, die den Kausalzusammenhang des Unfalls auch mit den übrigen Beteiligten und demgemäß auch deren Verhalten mit berücksichtigt. Ist in dem Verfahren gegen einen Beteiligten schon eine rechtskräftige Entsch. ergangen, so erlaubt, wie das vorl. Urt. gerade zeigt, die subjektive Identität der Rechtskraft doch noch, jene Betrachtung im Zusammenhang auch später noch im Verfahren gegen andere Beteiligte durchzuführen. Weiterhin aber vermittelt die Entsch. Aufschlüsse über den Inhalt des Schuldvorwurfs selbst. Sie beleuchtet nämlich ein interessantes, grundsätzlich bedeutsames Konkretisierungsmoment des Fahrlässigkeitsvorwurfs gegen einen Kraftwagenführer. Die an seine Sorgfalt zu stellenden Anforderungen sollen sich steigern mit der Größe des Risikos, die die Zulassung des Wagens zum Verkehr für dessen Sicherheit bedeutet. Dem angeführten § 4 Abs. 8 KraftfVerkVO., aus dem das RG. die Verpflichtung des Führers so schwerer Kraftwagen herleitet, die Fahrbahn nach rückwärts zu beobachten, liegt nichts anderes zugrunde als der bezeichnete Grundsatz der unmittelbaren Beziehung von Risikobelastung des Verkehrs und Sorgfaltspflicht.

Die Schlußsätze der Entsch. beruhen auf einer methodisch zutreffenden Verallgemeinerung des Grundsatzes für den Fall, daß seine spezielle Anwendungsform der KraftfVerkVO. nicht erfüllt ist.

RA. Prof. Dr. Max Alsberg, Berlin.

21. § 222 StGB. Ein Kraftfahrer muß nicht in einem solchen Abstand hinter seinem Vormann fahren, daß ein Auffahren unter allen Umständen ausgeschlossen ist. Keine Fahrlässigkeit, wenn das Auffahren durch das unvermutete Bremsen des Vormannes erfolgt.†)

Der Angekl. ist aus der Hauptstraße in B. mit seinem Motorrade, auf dessen Mitfahrersitz sich seine Ehefrau befand, einem vor ihm fahrenden kleinen BMW.-Kraftwagen in einem Abstand von 2 m gefolgt. Der Führer des Kraftwagens O. versuchte einen vor ihm mit einer Geschwindigkeit von etwa 20—25 km fahrenden, aus einem Lastkraftwagen mit Anhängerwagen bestehenden Lastzug zu überholen. Der Angeklagte folgte ihm dabei in dem gleichen Abstande. Als O. mit seinem BMW.-Kraftwagen bei der Überholungsfahrt etwa die Mitte des Anhängers des Lastzuges erreicht hatte, bog der Lastzug, welcher vorher einem ihn überholenden anderen Kraftwagen durch Ausbiegen nach rechts Raum gegeben hatte, wieder etwas nach links ein. Gleichzeitig bemerkte O., daß die Fahrbahn durch eine auf der linken Seite befindliche Straßenbahninsel verengt war. Da er fürchtete, das Überholen des Lastzuges nicht mehr mit Sicherheit ausführen zu können, bremste er. Der Angekl., der sein Motorrad nicht so schnell abstoppen konnte, versuchte in den Zwischenraum zwischen dem O.schen Kraftwagen und dem Anhänger des Lastzuges zu lenken. Er stieß dabei mit dem linken Griff der Lenkstange gegen die hintere Karosserieabrundung des Kraftwagens. Dieser hielt, der Angekl. streifte mit dem linken Fußbrett seines Motorrades das rechte Hinterrad des Kraftwagens

Zu 21. 1. Das Urt. behandelt die Frage nach dem aufeinanderfolgenden Abstand zweier auf der Straße einer Großstadt sich bewegender Fahrzeuge. Der angekl. Motorradfahrer ist einem Kraftwagen in einem Abstand von 2 m mit einer solchen Geschwindigkeit gefolgt, daß er sein Motorrad „nicht so schnell abstoppen konnte“, als der vor ihm fahrende Kraftwagen gebremst wurde. Mangels weiterer Angaben des Urt. über die Geschwindigkeit darf sonach angenommen werden, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf keinen Fall überschritten wurde. RG. (StrSen.): JW. 1931, 3367 stellte den Satz auf: „Spielt sich der Verkehr fließend und ohne Störung ab, dann darf der Kraftfahrer seine Geschwindigkeit dem vorausfahrenden Kraftfahrzeug anpassen, sofern dieses die im allgemeinen für den Ortsverkehr zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht überschreitet und besondere Umstände nicht entgegenstehen.“ Die obige Entsch. folgt nur diesem Rechtsgrundsatz. Bei dieser Entsch. erwog das RG. mit Rücksicht auf den großstädtischen Verkehr, dessen erhebliche Beeinträchtigung oder gar Lahmlegung in Frage stehe, daß man vom Kraftfahrer keinen solchen Abstand verlangen dürfe, daß ein Auffahren unter allen Umständen vermieden werde. Auch JW. 1931, 3367 will eine Vereitelung des auf beschleunigte Beförderung gerichteten Zwecks des Verkehrs mit Personenkraftwagen vermieden haben. Aus dem obigen neuen Spruch des RG. ist überdies zu ersehen, daß es insoweit zwischen Kraftwagen und Kraftrad keinen Unterschied macht. Der sonach vom RG. vertretenen Anschauung über den Abstand der beiden Fahrzeuge steht nicht entgegen, daß nach der feststehenden Rspr. des RG. „die Rücksicht auf Wünsche und vermeinte oder wirkliche Bedürfnisse des Verkehrs hinter der Sicherheit des Menschenlebens auf der Straße zurückzutreten hat“ (insbes. hierzu RGSt.: JW. 1931, 3364). Denn

und kam mit seinem Motorrade zu Fall. Seine Ehefrau geriet unter die Räder des Anhängers des Lastzuges; an den erlittenen schweren Verletzungen ist sie gestorben.

Das BG. erblickt die Fahrlässigkeit des Angekl. darin, daß er dem vor ihm fahrenden Kraftwagen in einem Abstande von nur 2 m folgte, obwohl er als Berufschauffeur wissen mußte, daß er bei einem plötzlichen Abstoppen des Kraftwagens das Motorrad nicht in gleicher Zeit abbremsen konnte und daß damit die Gefahr eines Zusammenstoßes gegeben war. Ferner darin, daß er sich mit dem gleichen geringen Abstande der Überholungsbewegung des BMW.-Wagens angeschlossen habe, wobei ihm ein Ausweichen nach rechts durch den Lastzug und nach links durch die Straßenbahngleise verwehrt oder erschwert war und darin, daß er — namentlich angesichts der die Straße verengenden Straßenbahninsel — von dem BMW.-Wagen pflichtwidrig nicht so weit entfernt geblieben sei, daß er ein Auffahren unter allen Umständen verhindern konnte.

Dem Urteil kann zunächst insoweit nicht gefolgt werden, als es ganz allgemein die Forderung stellt, daß der Angekl. von dem vor ihm fahrenden Kraftwagen so weit hätte entfernt bleiben müssen, daß er ein Auffahren unter allen Umständen verhindern konnte. Würde eine derartige Forderung allgemein erhoben, dann würde der Verkehr in einer Großstadt erheblich beeinträchtigt oder gar lahmgelegt werden. Es kann von einem Kraftfahrer nicht mehr verlangt werden, als daß er innerhalb der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht alles tut, um einen Unfall zu vermeiden. Konnte der Angekl. trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt wegen besonderer von ihm nicht zu erkennender oder zu vertretender Umstände ein Auffahren nicht verhindern, so kann ihm der Unfall nicht zur Last gelegt werden.

(2. Sen. v. 10. Dez. 1931; 2 D 1261/31.) [A.]

---

bei Würdigung dieser Grundsätze des RG. muß man sich davor hüten, sie zu sehr zu verallgemeinern, ohne die besonderen Umstände des Falles hinreichend zu berücksichtigen. So RGSt.: JW. 1931, 3368[35] über den zu allgemein angewandten Satz, daß der angekl. Kraftfahrer auch mit vorschriftswidrigem Verhalten anderer rechnen müßte.

2. So sehr auch dem Satz des RG. beizupflichten ist, daß von dem Kraftfahrer nicht gefordert werden kann, einen solchen Abstand von dem vor ihm fahrenden Kraftwagen zu halten, daß er unter allen Umständen ein Auffahren verhindern konnte, so fragt sich doch, ob nicht bei den besonderen Umständen des hier vorliegenden Falles das Verhalten des Motorradfahrers zu rechtlichen Bedenken Anlaß gibt. Nun braucht allerdings der Führer eines Kraftfahrzeuges nicht abstrakt für alle Möglichkeiten gerüstet zu sein, die in jeder Verkehrslage an ihn herantreten können (BayObLG.: JW. 1931, 3405). Der Führer braucht nicht so langsam zu fahren, daß er jeder, auch der entferntesten Möglichkeit gerecht werden kann. „Es würde dann ein Führer überhaupt mit einer anderen als der geringsten Geschwindigkeit nicht mehr fahren können." Aber der Führer muß seine Fahrgeschwindigkeit auf diejenigen konkreten Umstände und Verhältnisse einstellen, die ihm bei seiner Fahrt erkennbar waren oder mit denen er nach der Erfahrung des Lebens und der Gewohnheit des Verkehrs zu rechnen hat (so BayObLG.: JW. 1932, 804[3]; 1931, 3405). Der Fahrer muß nicht bloß auf die Umstände Rücksicht nehmen, die im Verkehr die Regel bilden, sondern auch auf solche Ereignisse, die, ohne gerade die Regel zu bilden, nach der gewöhnlichen Erfahrung des Lebens möglich sind (RGSt.: JW. 1931, 3362[31]). Von einem Kraftfahrer kann, wie das RG. in obiger Entsch. zutreffend sagt, nicht mehr verlangt werden, als daß er innerhalb der ihm obliegenden Sorgfaltspflicht alles tut, um einen Unfall zu vermeiden. Aber die Frage ist, ob nicht im einzelnen und in dem hier fraglichen Fall besondere konkrete Umstände vorlagen, die dem Angekl. zu einem langsameren Fahren veranlassen mußten.

Dabei ist für den Begriff der fahrlässigen Körperverletzung noch nicht einmal nötig, daß der Angekl. irgendwelche verkehrspolizeiliche Vorschr. verletzt hat (RG.: JW. 1931, 3375[42]). Ihre Befolgung schließt eine Bestrafung wegen gefährlicher Körperverletzung nicht aus und ihre Zuwiderhandlung begründet eine solche nicht unbedingt. Vielmehr kommt es darauf an, welches Verhalten je nach den besonderen Umständen des einzelnen Falles geboten war (RGSt. 60, 84 [86] = JW. 1931, 3376[43]). Der Angekl. hat sich einer fahrlässigen Körperverletzung schuldig gemacht, wenn er bei Anwendung der Aufmerksamkeit, zu der er nach den Umständen des Falles verpflichtet und imstande war, die Körperverletzung einer anderen als mögliche Folge seines Verhaltens voraussehen konnte (RG.: JW. 1931, 3369[37]). Nicht die Verletzung irgendwelcher verkehrspolizeilicher Vorschr. wird erfordert, sondern es genügt für den Begriff der fahrlässigen Körperverletzung, daß der Täter irgendwelche ihm durch die Rechtsordnung auferlegte Pflichten verletzt hat. Diese Feststellung ist genügend, aber auch erforderlich (RG.: JW. 1931, 3369[37]). Immer ist aber auf die besonderen Umstände des einzelnen Falles abzuheben. Demnach käme bei Prüfung der Umstände des einzelnen Falles bei vorstehender Entsch. auch eine Behinderung des Überblicks über die Fahrbahn in Betracht (§ 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.). Das Maß der zulässigen Fahrgeschwindigkeit hängt von dem Maß der Übersichtlichkeit der Fahrbahn ab (KG.: JW. 1932, 811[13]). Dabei ist gemäß RG.: JW. 1931, 3363 zu erwägen, daß es nicht nur auf die Stelle der Fahrbahn ankommt, auf der sich das Fahrzeug im Augenblick befindet. Unbehindert ist vielmehr der Überblick über die Fahrbahn dann, wenn der Fahrer beurteilen kann, ob die Fahrbahn jeweils auf der Strecke, die er sich eben anschickt zu befahren, von Hindernissen frei sein werde. So die angeführte Entscheidung.

Weiter wäre bei Würdigung der Umstände des hier vorliegenden Falles zu betonen, daß der Motorradfahrer sich der Überholungsbewegung des vor ihm fahrenden Kraftwagens anschloß. Nach RG.: JW. 1932, 781[5] hat der Kraftwagenführer beim Überholen schon unter Berücksichtigung der verkehrsüblichen Sorgfalt eine besonders gesteigerte Vorsicht zu beobachten. Für Motorradfahrer wird das gleiche zu gelten haben. Es kommt nach der oben angeführten Entsch. des RG.: JW. 1931, 3375[42] für den Begriff der fahrlässigen Körperverletzung gar nicht darauf an, ob der Kraftfahrer durch das Überholen die Vorschr. der KraftfVerkVO. verletzt hat. Jeder Führer eines Kraftwagens ist, wie RG.: JW. 1932, 781[5] ausführt, verpflichtet, die Herbeiführung gefährlicher Situationen zu vermeiden, ihnen vorzubeugen. „Im besonderen Maße gilt das bei der Überholung anderer Fahrzeuge; der Kraftwagenführer muß dann notfalls halten, bevor er das Überholen beginnt, um in Ruhe die Lage zu überschauen und sein weiteres Verhalten danach einzurichten" (RG.: JW. 1928, 1721; 1931, 3446; 1932, 781, 792). Für Motorradfahrer wird das ebenfalls zu gelten haben.

So sehr also den in obiger Entsch. ausgesprochenen allgemeinen Rechtsgrundsätzen über den Abstand von dem vorausfahrenden Fahrzeug und über die allgemeine Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers beizustimmen ist, so erheben sich doch Bedenken, ob den durch die VerInst. festgestellten und den vorerwähnten Umständen des einzelnen Falles gemäß den vorstehend angeführten Rechtsgrundsätzen Rechnung getragen wurde.

RA. Dr. Ludwig Weil, Ludwigshafen a. Rh.

---

22. § 17 Abs. 3 KraftfVerkVO.; § 222 StGB. **Wegebenutzer der Landstraße ist auch derjenige, der sich auf einem neben der Landstraße hergehenden, in diesen übergehenden, für Fahrzeuge und Radfahrer bestimmten Straßenteil sich bewegt.**

Eines Abends im Juli 1931 fuhr der Angekl. mit seinem Kraftwagen, dessen starke Scheinwerfer nicht abgeblendet waren, von E. in der Richtung nach H. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 40—50 km. Zwischen H. und L., wo die Straße sich in mehr als 4 km langer gerader Linie hinzieht und weithin übersichtlich ist, stieß sein Wagen mit dem auf einem unbeleuchteten Fahrrade aus der entgegengesetzten Richtung kommenden K. zusammen, der dabei seinen Tod fand. Die StrK. glaubt, entgegen der Darstellung der Zeugin S., die, ebenfalls auf unbeleuchtetem Fahrrade, vor K., ihrem Bräutigam, hergefahren war, der Angabe des Angekl., er habe sich vorschriftsmäßig auf der in seiner Fahrtrichtung rechten Seite der gepflasterten Straße gehalten. Sie sieht ferner als erwiesen an, daß die beiden entgegenkommenden Radfahrer, K. und die S., auf dem, aus der Fahrtrichtung des Angekl. gesehen, links vom Fahrdamm befindlichen Fuß- und Radfahrerweg, also ebenfalls, wie vorgeschrieben, in ihrer Fahrtrichtung rechts gefahren sind. Daß trotzdem der Kraftwagen des Angekl. mit dem Fahrrade des K. zusammengestoßen sei, führt die StrK. darauf zurück, daß dieser infolge Blendung durch die Scheinwerfer des Angekl. die Richtung verloren habe und, nach links abbiegend, auf die linke Vorderseite des Kraftwagens aufgefahren sei. Die Verurteilung des Angekl. wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit einer Übertretung nach § 17 — gemeint ist Abs. 3 Satz 3 — KraftfVerkVO. v. 15. Juli 1930 — i. Verb. m. § 21 KraftfG. — stützt sich auf die Erwägung, daß er bei gehöriger Aufmerksamkeit den K. im Lichte der Scheinwerfer, von dem er getroffen worden ist, unbedingt hätte sehen und seine Scheinwerfer hätte abblenden müssen.

Damit ist der Tatbestand des § 17 Abs. 3 Satz 3 Kraftf-

VerkVO. ausreichend nachgewiesen. Diese Vorschrift macht dem Führer zur Pflicht, stark wirkende Scheinwerfer beim Begegnen mit anderen Wegebenutzern abzublenden, und die einschlägige, in § 21 KraftfG. enthaltene Strafbestimmung stellt nicht nur vorsätzlich, sondern auch fahrlässig begangene Zuwiderhandlungen unter Strafe. Daß auch beim Begegnen mit Radfahrern abzublenden ist, steht jedenfalls für die Zeit seit Inkrafttreten der VO. v. 15. Juli 1930 außer Frage; denn in ihr ist das in den früheren VO. enthaltene Wort „Fahrzeugen" durch das Wort „Wegebenutzern" ersetzt, und zu diesem gehören nach der Begriffsbestimmung in § 1 Nr. 11 a. a. O. die Radfahrer, nicht aber, was die Rev. zu übersehen scheint, die Fußgänger. Es kann auch keine Rede davon sein, daß der Angekl. deshalb keine Verpflichtung zum Abblenden gehabt habe, weil er selbst den gepflasterten Straßenteil, K. aber den Fuß- und Radfahrerweg befuhr. Ein „anderer Wegebenutzer" ist auch der, der beim Begegnen mit dem Kraftwagenführer sich nicht auf der gepflasterten Fahrbahn, sondern auf einem an diese anstoßenden und in sie übergehenden, in der Hauptsache für Fußgänger und Radfahrer bestimmten Teile der Straße befindet. Das ergibt sich nicht nur aus dem Zweck des § 17 Abs. 3 Satz 3 KraftfVerkVO., der es verhindern will, daß die denselben Weg wie das Kraftfahrzeug benutzenden Personen durch das grelle Licht der Scheinwerfer geblendet und dadurch unsicher werden, und daß auf diese Weise Unglücksfälle entstehen, sondern auch aus der Vorschrift des § 2 Abs. 3 a. a. O., die darüber Bestimmung trifft, in welchem Falle ausnahmsweise Teile desselben Weges als selbständige Wege zu gelten haben. Hiernach hat der Angekl. dem § 17 Abs. 3 Satz 3 a. a. O. zuwidergehandelt, wenn er, wie die StrK. festgestellt hat, aus Unachtsamkeit nicht bemerkt hat, daß ihm der Radfahrer K. begegnete, und wenn er infolgedessen das Abblenden unterlassen hat.

(1. Sen. v. 26. April 1932; 1 D 147/32.) [A.]

23. § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO.; §§ 222, 316 StGB. Ist bei einem durch Schranken gesicherten Bahnübergang die Schranke offen, so wird der Führer, ohne freilich nun jeder Sorgfaltspflicht enthoben zu sein, doch damit rechnen dürfen, daß sich kein Zug nähert und die Überfahrt nicht gefährdet ist. Selbst die ihm bekannte Unübersichtlichkeit der Strecke nötigt ihn unter diesen Umständen nicht zur Herabsetzung der Geschwindigkeit auf das geringste Maß, da § 18 Ziff. 2 KraftfVerkVO. auf solche Fälle nicht uneingeschränkt angewandt werden kann.†)

1. Nach dem im BU. festgestellten Sachverhalt lenkte der Angekl. am Abend des 31. Dez. 1929 einen mit etwa 18 Personen besetzten Kraftomnibus auf der Strecke von S. in der Richtung nach J. Er hatte die Bahnlinie J.—T. bei einem mit Schranken versehenen Übergang zu überqueren. Die Schranken fand er offen; der Schrankenwärter hatte sie nicht heruntergelassen, obwohl um jene Zeit ein Zug fällig war. Als der Kraftomnibus über die Schienen fuhr, brauste von links der um 19⁵⁶ Uhr im Bahnhof J. abgelassene Personenzug heran und zerschmetterte den Kraftwagen. Sechs Personen fanden den Tod, acht andere wurden verletzt. Das BG. hat neben dem Schrankenwärter den BeschwF. wegen fahrlässiger Tötung in Tateinheit mit fahrlässiger Körperverletzung sowie fahrlässiger Transportgefährdung nach § 222 Abs. 1 und 2, § 230 Abs. 1 und 2 und § 316 StGB. verurteilt.

2. Die Rev. des Angekl. H. ist begründet. In den Anforderungen, welche an die Sorgfaltspflicht der Kraftfahrer zu stellen sind, die im Begriffe sind, über einen Bahnübergang zu fahren, ist zwischen beschrankten und unbeschrankten Übergängen zu unterscheiden. Fehlt die Schrankensicherung, dann kann der Kraftfahrer daraus, daß der Überfahrt kein Hindernis entgegensteht, nicht entnehmen, daß sich kein Zug nähert. Das verpflichtet ihn, der Strecke gespannte Aufmerksamkeit zuzuwenden und mit besonderer Vorsicht an den Übergang heranzufahren. Anders liegen die Verhältnisse bei einem durch Schrankendienst gesicherten Übergang. Hier übernimmt die Bahnverwaltung die Sicherung der Züge und den Schutz der Wegebenutzer. Das Schließen der Schranken kündigt das Befahren des Übergangs mit Zügen oder Rangierabteilungen an. Stehen die Schranken dagegen offen, so ist der Übergang freigegeben. Diese Freigabe berechtigt den Kraftfahrer in der Regel zu der Annahme, daß die Überfahrt nicht durch Schienenfahrzeuge gefährdet wird. Das enthebt ihn aber keineswegs jeder Sorgfaltspflicht. Erhöhte Vorsicht sogar ist dann geboten, wenn besondere Umstände die Besorgnis einer Gefahr begründen. Dazu ist z. B. eine dem Kraftfahrer bekannte Unzuverlässigkeit des Wärters in der Ausübung des Schrankendienstes zu rechnen, nicht dagegen die Unübersichtlichkeit der Strecke einer Hauptbahn — um eine solche handelt es sich hier —, da bei Hauptbahnen die Wegübergänge durchweg mit Schranken zu versehen sind (§ 18 EisBBetrO.). Solche besonderen Umstände sind im angefochtenen Urt. nicht festgestellt und haben offenbar auch nicht vorgelegen.

3. Welches Maß von Vorsicht und Aufmerksamkeit dem Angekl. in diesem Regelfalle oblag, braucht hier nicht im einzelnen dargelegt zu werden. Denn jedenfalls hat das LG. zu hohe Anforderungen gestellt und nur deshalb die Tatbestände der §§ 222, 230 und 316 StGB. für gegeben erachtet.

Zu weit geht die Vermutung, der Angekl. hätte sich an die Bahnstrecke „gewissermaßen herantasten" müssen, um den Omnibus gegebenenfalls auf allerkürzeste Entfernung anhalten zu können. Selbst die dem Angekl. bekannte mangelhafte Übersicht nötigte nicht zur Herabsetzung der Geschwindigkeit auf dieses geringste Maß. Die Best. des § 18 Abs. 2 KraftfVerkVO. kann auf solche Fälle nicht uneingeschränkt angewendet werden, da die Bahnverwaltung durch die im Schrankendienst liegende amtliche Regelung des Verkehrs die Fernhaltung oder doch die äußerste Verringerung der aus der Behinderung des Überblicks entspringenden Gefahr übernimmt. Es kann daher dem Angekl. nicht zum Vorwurf gereichen, daß er mit einer Geschwindigkeit von 10—12 km, die ohnehin gering ist, auf den Bahnübergang zugefahren ist.

(2. Sen. v. 18. Juni 1931; 2 D 152/31.) [A.]

24. §§ 21, 24 KraftfVerkVO.

1. Die Pflicht des Vorfahrtberechtigten, bei Gefahr zu bremsen, entfällt, wenn der andere Fahrer durch sein Verhalten zu erkennen gibt, er wolle dem Berechtigten die Vorfahrt einräumen.

2. Bei Gefahr darf der Führer unbedenklich Polizeivorschriften zuwiderhandeln, wenn dies zur Verhütung des drohenden Unfalls notwendig ist und sonst niemand gefährdet wird.†)

Das angefochtene Urteil stellt folgenden Sachverhalt fest: Der Angekl. lenkte auf einer Probefahrt eine Opel-Limousine und fuhr mit einer Stundengeschwindigkeit von

---

Zu 23. Die Schuld an dem schweren Unfalle trifft in der ersten Linie den Schrankenwärter, der erwiesenermaßen angesichts des Silvesterabends versäumt hatte, seine Schranke rechtzeitig zu schließen, so daß er mit Recht verurteilt worden war. Die weitere Frage, ob auch dem Kraftwagenführer ein strafbares Versehen beigemessen werden konnte, ist in zwei Rechtsgängen bejaht, im letzten aber verneint worden. Dies war um so auffälliger, als das RG. kurz vorher, nämlich sowohl unter dem 24. Okt. 1929, 3 D 629/29 als auch dem 22. Sept. 1930, 3 D 290/30 in einem gewissen Gegensatze zu der Rspr. des 6. ZivSen. Anforderungen an den Kraftwagenführer bei der Annäherung an offene Schranken stellte — „er muß sich in jedem Falle davon überzeugen, daß auch bei hochgezogenen Schranken kein Zug naht" oder „er muß sich bei dem Schrankenwärter erkundigen, ob kein Zug naht" —, die allseitig als viel zu scharf und unzeitgemäß bezeichnet wurden (vgl. AllgAutomobilZtg. Nr. 50 v. 14. Dez. 1929 S. 25 und DAR. Nr. 1 v. 15. Jan. 1931 Sp. 2 u. 14 ff., bes. Sp. 15). Tritt man dem bei, so wird man die Freisprechung des Kraftwagenführers mit Rücksicht auf den Tatbestand, den nach der Ansicht des RG. das LG. mit größter Sorgfalt geklärt hat, nur gutheißen können, denn aus ihm geht hervor, daß jener keine seiner Obliegenheiten versäumt hat (a. M.: W. Kienitz, Reichsbahnrat, Königsberg i. Pr., „Zur Rechtsprechung des Reichsgerichts über Unfälle an Bahnübergängen": ZVDEisenbVerw. Nr. 16 v. 21. April 1932 S. 361 ff., bes. S. 362 a. E. und 363).

ORegR. Hanow, Frankfurt a. O.

Zu 24. Gegen die Annahme des BG., daß das Verhalten des

etwa 35—40 km den S.er Damm entlang, auf welchen von rechts der R.damm in stumpfem Winkel einmündet. Auf dem R.damm fuhr der verunglückte Radfahrer E. auf den S.er Damm zu, um dort nach links einzubiegen. Der Angekl. bemerkte ihn, als er noch ungefähr 60 m von der Straßeneinmündung entfernt war. Er verminderte seine Geschwindigkeit nicht und suchte gegenüber der Einmündung des R.dammes links an dem bis zur Mitte des S.er Dammes gelangten Radfahrer vorbeizukommen. Das gelang ihm jedoch nicht, „der Radfahrer fuhr in den Kraftwagen hinein“ und wurde dabei tödlich verletzt.

E. hatte seine Fahrt derart verlangsamt, daß sein Vorderrad „flatterte“; Abwinkzeichen hat er nicht gegeben. Bei einiger Aufmerksamkeit hätte es dem Angekl. nicht entgehen können, daß der Radfahrer die Absicht hatte, nach links und nicht nach rechts einzubiegen.

Das BG. hat ein für das Unglück ursächliches fahrlässiges Verhalten des Angekl. darin gesehen, daß er es unterlassen hat zu bremsen und so den Radfahrer vor sich vorbeifahren zu lassen, sondern mit ungeminderter Geschwindigkeit entgegen der polizeilichen Vorschrift auf die linke Straßenseite gefahren ist. — Die Frage, ob er das Vorfahrtrecht gehabt habe, komme demgegenüber nicht in Betracht.

Gegen die Verurteilung des Angekl. wegen fahrlässiger Tötung bestehen nach dem bisher festgestellten Sachverhalt durchgreifende Bedenken.

Der Angekl. hatte sich unter anderem damit verteidigt: als der Radfahrer ohne abzuwinken, so langsam gefahren sei, daß er fast gehalten habe, habe er angenommen, daß jener ihn vorbeilasse. Wider Erwarten habe er jedoch seine Fahrt beschleunigt. Zu diesem für die Beurteilung der Sachlage nicht unwichtigen Vorbringen hat das BG. keine Stellung genommen. Es führt zwar im Urteil im Anschluß an die Schilderung der Einlassung des Angekl. an, die Darstellung des Angekl. könne nicht richtig sein und begründet diesen Satz ausführlich. Dabei behandelt es aber ausschließlich eine andere Behauptung des Angekl., nämlich die, daß er seine Geschwindigkeit anfangs vermindert und dann wieder Vollgas gegeben habe.

Es ist daher nicht zu erkennen, ob es auch die Behauptung für widerlegt angesehen hat, daß er angenommen habe, der Radfahrer habe ihn zuerst vorbeilassen wollen. Es war unumgänglich dazu Stellung zu nehmen. Denn es ist festgestellt worden, daß der Radfahrer nicht abgewunken und seine Fahrt so verlangsamt hat, daß das Fahrrad flatterte, womit offenbar gesagt sein soll, daß er sich kaum von der Stelle bewegte, jedenfalls nicht die Schrittgeschwindigkeit eines Fußgängers überschritt. Denn nur durch Hin- und Herbewegen der Lenkstange konnte er, wie ebenfalls festgestellt ist, sich im Gleichgewicht halten. Schon bei diesem objektiven Sachverhalt lag die Annahme nahe, daß der Radfahrer dem Kraftwagen die Vorfahrt lassen wolle, dies um so mehr, wenn der Angekl., wie er behauptete, mehrfach Hupensignale gegeben hatte und überzeugt sein durfte, daß sie gehört worden seien. Dann war zu prüfen, ob der Angekl. nicht aus diesem Grunde und weil er das Vorfahrtrecht hatte, mit ungehinderter Geschwindigkeit seine Fahrt fortsetzen durfte; die Frage, ob dem Angekl. die Vorfahrt zustand, kommt daher sehr wesentlich in Betracht. Denn der Vorfahrtberechtigte braucht nicht unter allen Umständen zu bremsen, wenn ein anderer gleichzeitig auf dieselbe Kreuzung oder Straßeneinmündung zufährt. Besonders wird dies dann nicht zu verlangen sein, wenn der andere sich so verhält, daß daraus zu erkennen ist, er wolle dem Berechtigten die Vorfahrt einräumen.

Das BG. hat seine Entsch. auch darauf gestützt, daß der Angekl. der Vorschrift des § 21 KraftfVerkVO., die rechte Seite des Weges einzuhalten, zuwidergehandelt hat. Diese Rechtsauffassung ist verfehlt. Wenn der Angekl. die Gefahr eines Zusammenstoßes unmittelbar vor Augen hatte, dann durfte er unbedenklich Polizeivorschriften zuwiderhandeln, wenn er der Ansicht war und sein durfte, daß er auf diese Weise ein drohendes Unglück verhüten könne. Daß der Angekl. dabei irgend sonst jemand gefährdet hätte, ist nicht angenommen worden.

(2. Sen. v. 21. Dez. 1931; 2 D 1136/31.) [A.]

25. § 22 KraftfG.

1. Keine Entziehung der Feststellung durch Flucht, wenn sich niemand an der Unfallstelle befindet und der Verletzte infolge der Verletzung außerstande ist. Der Täter ist nicht verpflichtet, an der Unfallstelle so lange zu verweilen, um das Herbeikommen von Leuten zur Feststellung abzuwarten.

2. Der Täter, der in Kopflosigkeit die Unfallstelle verläßt, handelt nicht in der Absicht, sich der Feststellung durch Flucht zu entziehen.

Den Tatbestand des § 22 Abs. 1 KraftfG. hat die StrK. aus rechtlich zutreffenden Gründen nicht festzustellen vermocht. Als sich der Unfall ereignete, war kein Augenzeuge zugegen. In diesem Zeitpunkt hätte der Angekl. eine Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person also nicht zu befürchten gehabt. Sie war aus dem angegebenen Grunde auch nicht möglich. Denn, daß der Verletzte selbst hierfür ausschied, ergibt sich aus der festgestellten Möglichkeit, daß er sofort mit dem Tode rang und nur noch zehn Herzschläge gehabt hat. Die StrK. schließt es zwar nicht aus, daß der Angekl., als er noch 60 m weit gefahren war und anhielt, zu dem Verunglückten zurück-

---

Angekl. nach der zweifachen Richtung für den Eintritt des rechtswidrigen Erfolgs ursächlich war, daß er unterlassen hat, beim Herankommen an die Kreuzung oder Straßeneinmündung zu bremsen, um den Radfahrer vor sich vorbeifahren zu lassen, und daß er nicht auf der rechten Straßenseite geblieben ist, läßt sich nichts einwenden. Fraglich ist nur, ob den Angekl. ein Verschulden (in Form der Fahrlässigkeit) trifft. Eine Pflichtwidrigkeit seines Handelns kann in der Verletzung verkehrspolizeilicher Vorschr. (unter der Voraussetzung der Vorhersehbarkeit ihrer Wirkung) oder in der Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht liegen. Der Vorfahrtsberechtigte hat beim Heranfahren an eine Kreuzung oder Straßeneinmündung die Vorschr. der §§ 18 Abs. 2, 20 sowie des § 18 Abs. 1 KraftfVerkVO. zu beachten. Schon daraus ergibt sich der in der Entsch. ausgesprochene Grundsatz, daß der Vorfahrtsberechtigte nicht „unter allen Umständen“ zu bremsen braucht, wenn er (bei Übersichtlichkeit der Fahrbahn) einen anderen Wegebenutzer auf der anderen Straße gleichzeitig auf die Kreuzung oder Straßeneinmündung zufahren sieht. Aber mit diesem Grundsatz wird deshalb nicht viel anzufangen sein, weil er die Entsch. wieder von den Umständen des Falles abhängig macht und weil besonders das RG. mit dem Verlangen, daß der Kraftfahrer bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt damit rechnet, daß ein anderer Verkehrsbeteiligter aus Unbesonnenheit, Unachtsamkeit oder einem anderen Grunde verkehrswidrig handelt, ihm also die Vorfahrt nicht läßt, sehr weit geht. Daß das RG. im gegebenen Falle nach den begleitenden Umständen dem Kraftfahrer den Vorwurf der Verletzung der allgemeinen Sorgfaltspflicht nicht machen will, ist deshalb zu begrüßen, weil damit zum Ausdruck gebracht wird, daß auch dem Kraftfahrer Unmögliches nicht zugemutet werden darf. — Der weitere Grundsatz ist von den Gerichten schon sehr oft ausgesprochen worden, daß der Kraftfahrer berechtigt und sogar verpflichtet ist, verkehrspolizeiliche Vorschr. zu verletzen, wenn er erkennt oder vernünftigerweise annehmen muß, daß sich nur hierdurch ein Unfall verhüten läßt.

ObLGR. Dr. Bezold, München.

Zu 25. Der Entsch. ist beizupflichten.

1. Der Tatbestand der Führerflucht setzt einmal voraus, daß überhaupt jemand in der Nähe des Unfallortes ist, der die Feststellung des Fahrzeuges oder des Führers vornehmen will und kann. Ist aber niemand da, der für die Feststellung in Frage kommt, so ist der Tatbestand der Führerflucht nicht gegeben. Eine Rechtspflicht des Führers, solange an der Unfallstelle zu warten, bis Leute herbeikommen, und auf diese Weise selbst zur Feststellung seiner Person beizutragen, kann, wie das RG. zutreffend betont, nicht anerkannt werden. Eine solche Rechtspflicht, bei dem Verletzten auszuharren, ergibt sich lediglich aus § 22 Abs. 2 KraftfG. Hier ist jedoch Voraussetzung, daß der Verletzte sich in hilfloser Lage befindet. Benötigt der Verletzte keine Hilfe oder erscheint Hilfe zwecklos, weil er, wie hier, bereits verstorben ist, so ist für den Tatbestand des § 22 Abs. 2 kein Raum.

2. Für den inneren Tatbestand genügt weder Fahrlässigkeit noch dolus eventualis. Erforderlich ist vielmehr, daß der Führer sich mit seinem Fahrzeug in der Absicht entfernt, die Feststellung zu verhindern. Entfernt er sich jedoch, wie nach den Feststellungen der StrK. als möglich angenommen, weil er durch den schweren Unfall in einen Zustand der Kopflosigkeit versetzt worden ist, so liegt die Absicht der Führerflucht nicht vor. Kopflosigkeit würde überdies auch jeglichen Vorsatz ausschließen.

RA. Dr. Arthur Brandt, Berlin.

gekehrt ist, aber auch zu dieser Zeit war nach der offenbaren Annahme der StrK. niemand bei der Unfallstelle. Sollten T. und die Kraftwagen des P. und des Unbekannten, die übrigens mit 85 und mehr Kilometer vorbeirasten, an dem Angekl. vorbeigekommen sein, als er 60 m von der Unfallstelle hielt, so kann sich ihnen der Angekl. nicht durch die Flucht entzogen haben, mindestens war dies aus dem Grunde nicht festzustellen, weil er möglicherweise von hier aus sich gar nicht entfernt hat, sondern zu dem Verunglückten zurückgekehrt ist. Daß er verpflichtet war, länger an der Unfallstelle zu bleiben, als er es getan hat, um das Herbeikommen von Leuten zur Feststellung seiner Person und seines Fahrzeugs abzuwarten, läßt sich dem Gesetz nicht entnehmen.

Vor allem gehört aber zu dem Tatbestand die Absicht des Kraftfahrzeugführers, sich der Feststellung durch die Flucht zu entziehen. Diese Absicht hat die StrK. nicht feststellen können, sie hat vielmehr für wahrscheinlich erachtet, daß der Angekl. in Kopflosigkeit die Unfallstelle verlassen hat.

(2. StrSen. v. 28. Sept. 1931; 2 D 350/31.) [A.]

26. § 24 KraftfVerkVO.; §§ 222, 230 StGB. Ein allgemeiner Grundsatz des Inhalts, daß an der Kreuzung eines Hauptverkehrswegs mit einer Nebenstraße ein aus der Nebenstraße kommender Kraftwagenführer unter allen Umständen völlig anhalten müsse, wenn auf dem Hauptverkehrsweg ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug naht, kann nicht anerkannt werden. Ob ein Anhalten geboten ist, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.

Der Unfall trug sich auf einem freien Platze zu, der durch die unregelmäßige Kreuzung der als Hauptverkehrsweg zu betrachtenden, im Bogen verlaufenden P.er Straße mit der von der einen Seite einmündenden M.straße und der von der anderen Seite einmündenden B.straße gebildet wird. Die über den Platz laufende P.er Straße ist durch eine besondere Pflasterung gekennzeichnet, die sich allerdings von der Umgebung nicht stark abhebt. Der Angekl. fuhr mit seinem Personenkraftwagen aus der M.straße auf den freien Platz, in der Absicht, nach links in die P.er Straße einzubiegen. In diesem Augenblick kam von links die ansteigende P.er Straße herauf mit einem Kraftrad der Maler G. nebst dem Friseur G. als Beifahrer. G. wurde beim Anblick des herannahenden Kraftwagens unsicher. Als der Angekl. dies wahrnahm, befürchtete er einen Zusammenstoß und gab seinem Wagen eine scharfe Wendung nach links, um zu vermeiden, daß ihm G. in die Flanke fahre. Dabei streifte G. die vordere Stoßstange des Kraftwagens des Angekl. und kam mit seinem Kraftrad und dem Beifahrer zu Fall; der Beifahrer erlitt eine Beinverletzung.

Während das SchöffG. angenommen hatte, der Angekl. sei unter Nichtbeachtung des Vorfahrtrechts G.s mit mehr als 15 km Geschwindigkeit in die P.er Straße eingebogen und beim Einbiegen nicht in weitem Bogen gefahren, billigt das BG. dem Angekl. zu, daß er sich der durch besondere Pflasterung gekennzeichneten Fahrbahn der P.er Straße „sehr langsam“ genähert habe und nicht unter Scheidung der Kurve nach links eingebogen sei, vielmehr die Linkswendung nur zur Abschwächung des wegen der Unsicherheit G.s befürchteten Zusammenstoßes ausgeführt habe. Gleichwohl erachtet auch das BG. eine für den Unfall ursächliche Verletzung des Vorfahrtrechts für gegeben. Es sei Pflicht des Angekl. gewesen, beim Herannahen des vorfahrtberechtigten Kraftfahrers G. anzuhalten; er habe nicht auf den freien Platz hinaus, mindestens aber nicht so nahe an die eigentliche P.er Straße heranfahren dürfen, wie er es getan habe; er habe sich bereits in der Fahrbahn G.s befunden, die auf dem großen Platz keineswegs, wie er irrtümlicherweise annahm, durch das besondere Pflaster der P.er Straße begrenzt sei; selbst wenn G. den vom Angekl. benutzten Teil der Fahrbahn zur eigenen Fortbewegung an sich nicht gebraucht hätte, vielmehr an dem langsam herankommenden Wagen des Angekl. noch hätte vorbeikommen können, so hätte der Angekl. doch anhalten müssen; es genügte nicht, daß G. genügenden Platz gehabt habe, um sein Vorfahrtrecht auszuüben; er müsse auch aus dem Verhalten des Verpflichteten zweifelfrei erkennen können, daß dieser ihm die Vorfahrt einräumen wolle; das sei aber nach Lage der Sache nur in der Weise möglich gewesen, daß der Angekl. seinen Kraftwagen in gehöriger Entfernung vom Straßenzug der P.er Straße ganz zum Stehen brachte; solange er, wenn auch mit mäßiger Geschwindigkeit, weitergefahren sei, habe G. nicht mit Sicherheit erkennen können, ob ihm der Angekl. die Vorfahrt geben werde; dadurch sei er unsicher geworden, und so sei es zum Zusammenstoß der Fahrzeuge gekommen; dies hätte der Angekl. bei gehöriger Sorgfalt voraussehen müssen. Ein Antrag auf Einnahme eines Augenscheins an Ort und Stelle wurde mit der Begründung abgelehnt, daß die Frage, ob der Zusammenstoß auf der Stelle, wo die besondere Pflasterung der P.er Straße anfange, oder 1—2 m mehr nach der M.straße zu stattgefunden habe, für die Beurteilung der Tat unerheblich sei.

Diese Ausführungen sind nicht geeignet, die Verurteilung zu tragen.

Ein allgemeiner Grundsatz des Inhalts, daß an der Kreuzung eines Hauptverkehrswegs mit einer Nebenstraße ein aus der Nebenstraße kommender Kraftwagenführer unter allen Umständen völlig anhalten müsse, wenn auf dem Hauptverkehrsweg ein vorfahrtberechtigtes Fahrzeug naht, kann nicht anerkannt werden. Er würde an verkehrsreichen Kreuzungen geradezu zur Stillegung des Verkehrs aus den Nebenstraßen führen. Nach den Umständen des Einzelfalls wird natürlich häufig ein völliges Anhalten geboten sein. Im gegebenen Falle muß sich nun das RevG. an die Skizze halten, die vorn in den Akten liegt und wahrscheinlich mit der im Urteil erwähnten identisch ist; sie ist die für den Angekl. günstigste. Nach ihr hätte der durch die Kreuzung gebildete freie Platz eine völlig andere Gestalt, als nach der Skizze auf Bl. 29, die im Urteil des SchöffG. erwähnt ist. Es muß ferner im Hinblick auf die Begründung, mit welcher der Antrag auf Einnahme eines Augenscheins abgelehnt worden ist, zugunsten des Angekl. angenommen werden, daß sich der Unfall in einer Entfernung von 1—2 m vor der die Fahrbahn der P.er Straße kennzeichnenden — in der Skizze offenbar durch die unterbrochene rote Linie angedeuteten — Pflasterung ereignet habe, daß also der Angekl. auch nicht näher an diese Fahrbahn herangefahren sei. Es muß endlich davon ausgegangen werden, daß sich der Angekl. dieser Fahrbahn „sehr langsam“, also vielleicht mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 10 km in der Stunde = etwa 3 m in der Sekunde genähert habe. Wird dies alles zugrunde gelegt, dann sind die vom BG. gezogenen Folgerungen nicht verständlich. Es wäre — immer bei Zugrundelegung jener Skizze — nicht abzusehen, weshalb der Angekl. nicht in „sehr langsamer“ Fahrt wenigstens bis an die Linie hätte heranfahren dürfen, die von der Ecke der Mauer des Ritterguts T. zum gegenüberliegenden Häuserblock verläuft; denn er wäre hierdurch keineswegs in die natürliche Fahrtrichtung des herannahenden Kraftrades geraten, sei es, daß G. nach rechts in die M.straße einbiegen wollte oder daß er dem Straßenzug der P.er Straße zu folgen beabsichtigte. Wäre letzterenfalls G. beim Anblick des sich „sehr langsam“ nähernden Angekl. plötzlich 1—2 m von seiner natürlichen Fahrbahn nach rechts auf den Wagen des Angekl. zu ausgebogen — und dies müßte er getan haben, wenn sich der Unfall 1—2 m rechts von der gepflasterten Fahrbahn der P.er Straße ereignet hätte —, so wäre dies so kopflos gewesen, daß der Angekl. damit nicht hätte zu rechnen brauchen.

Bei der weiteren Verhandlung wird vor allem zu prüfen sein, ob die vorn in den Akten befindliche Skizze wirklich zutrifft, da doch das SchöffG., das von der Örtlichkeit durch Augenschein Kenntnis genommen hatte, in den Gründen auf die erheblich anders gestaltete Skizze Bl. 29 Bezug genommen hat, ohne sie als unrichtig zu bezeichnen. Schon zum Zwecke dieser Nachprüfung wird ein Augenschein — mindestens durch einen beauftragten Richter — nicht zu umgehen sein. Aber auch die sehr wesentlichen Fragen, ob der Zusammenstoß auf oder unmittelbar am Rande der gepflasterten Fahrbahn der P.er Straße oder 1—2 m weiter gegen die M.straße zu stattgefunden hat, ob sich ferner der Angekl. bis zum Unsicherwerden G.s in gerade Richtung der Fahrbahn der P.er Straße ge-

nähert oder doch schon nach links einzubiegen begonnen hat, werden nach Lage der Sache ohne einen an Ort und Stelle unter Beiziehung des Angekl., der Zeugen und des Sachverständigen vorgenommenen Augenscheins kaum zuverlässig entschieden werden können. Wäre die Skizze bei Bl. 29 richtig, und hätte der Zusammenstoß an der dort mit einem Kreuz bezeichneten Stelle stattgefunden, die nach den Gründen des schöffengerichtlichen Urt. bei der Augenscheinseinnahme durch das SchöffG. von allen Beteiligten als richtig anerkannt worden sein soll, dann müßte der Angekl. wohl schon mit der Einbiegung nach links begonnen haben, ehe G. unsicher geworden war. Es mag auch noch darauf hingewiesen werden, daß G. nach dem Protokoll über seine Vernehmung in der erstinstanziellen Verhandlung gesagt haben soll, er sei „sehr langsam, etwa 20 km", gefahren; es bedarf kaum der Hervorhebung, daß das Befahren einer Kreuzung mit einer Geschwindigkeit von 20 km jedenfalls nicht als „sehr langsam" bezeichnet werden könnte.

(1. Sen. v. 27. Okt. 1931; 1 D 83/31.) [A.]

27. § 230 StGB. **Der Grundsatz, daß der Kraftfahrer mit der Unbesonnenheit und Unachtsamkeit anderer rechnen muß, bedarf gegenüber einem Berliner Kraftdroschkenführer einer gewissen Einschränkung, da bei diesem Unachtsamkeit nicht ohne weiteres im Rahmen der allgemeinen Erfahrung liegt. Kein allgemeiner Grundsatz, daß jeder Kraftfahrer die Kreuzung eines Hauptverkehrswegs möglichst schnell zu räumen hat.** †)

Der Angekl. kreuzte an einem noch dunkeln Wintermorgen mit seinem Kraftwagen in einer Stundengeschwindigkeit von 8—10 km die K.-Allee und hatte dabei 5 m bis zu dem in der Mitte liegenden Straßenbahnkörper und von da noch etwa 7 m bis zum Schnittpunkte mit der Fahrtlinie der Kraftdroschke D.s zu durchfahren, die auf der K.-Allee, einem Hauptverkehrswege, von rechts mit 40-km-Stundengeschwindigkeit herankam und vom Angekl. beim Eintritt in die K.-Allee in einer Entfernung von 50 m von der Kreuzungsstelle erblickt wurde. Mit Rücksicht auf den Unterschied zwischen den Entfernungen beider vom Kreuzungspunkt glaubt das BG. im vorliegenden Falle ein Vorfahrtsrecht D.s nicht sicher feststellen zu können. Es erklärt aber im angefochtenen Urteile: „Der Angekl. konnte und mußte erkennen, daß D. sich mit großer Geschwindigkeit der Kreuzung näherte und offenbar auf den Wagen des Angekl. nicht achtete. Denn D. fuhr ohne Verminderung seiner Geschwindigkeit an die Kreuzung heran. Der Angekl. mußte und konnte zumindest, als er an die Straßenbahngleise kam und D. schon ziemlich nahe der Kreuzung war, sehen, daß D. mit seiner hohen Geschwindigkeit weiterfuhr." Auf Grund hiervon, meint das LG., sei der Angekl. mindestens von dem Zeitpunkt der Erreichung des Straßenbahnkörpers ab verpflichtet gewesen, den bei Beibehaltung der beiderseitigen Geschwindigkeit mit Sicherheit — auch von ihm — zu erwartenden Zusammenstoß der Wagen dadurch zu verhindern, daß er entweder anhielt oder seine Fahrt beschleunigte. Jene Grundlage für die Verurteilung des Angekl. wegen fahrlässiger Körperverletzung ist aber nicht ausreichend klar bezeichnet und dargelegt und in ihrem rechtlichen Bestande zweifelhaft. Es ist aus dem Urt. nicht klar ersichtlich, ob nach Ansicht der StrK. der Angekl. erkannt hatte oder nur hätte erkennen können und müssen, daß D. auf den Wagen des Angekl. nicht achtete, und ob letzteres bedeuten soll, daß D. — für den Angekl. erkennbar — infolge von Unachtsamkeit den Wagen des Angekl. überhaupt nicht bemerkte, oder daß er ihn zwar sah, aber unbekümmert darum — etwa im Glauben an sein Vorfahrtsrecht — die Kreuzung vor dem Angekl. durchfahren wollte. Woran der Angekl. das eine oder das andere erkannte oder hätte erkennen können und müssen, hätte näher begründet werden sollen, besonders, wenn der Angekl. sah, daß es sich um einen Berliner Kraftdroschkenführer handelte; einem solchen gegenüber bedarf der Grundsatz, daß der Kraftfahrer mit Unbesonnenheit und Unachtsamkeit anderer Wegebenutzer rechnen muß, einer gewissen Einschränkung; daß ein solcher überhaupt nicht auf die Fahrbahn achte und andere sich ihm nähernde Fahrzeuge nicht sehe, kann nicht ohne weiteres als innerhalb der allgemeinen Erfahrung liegend angesehen werden (Urt. II 1011/30 v. 16. Febr. 1931). Es konnte hier auch nicht ohne weiteres aus der Tatsache entnommen werden, daß D. die — zulässige — Geschwindigkeit von 40 Stundenkilometer noch zu dem Zeitpunkt einhielt, als der Angekl. die Schienen erreichte und D. nach den Entfernungs- und Geschwindigkeitsangaben des Urteils noch etwa 25 m vom Schnittpunkt entfernt sein mußte. Daß aus letzterer Tatsache für den Angekl. erkennbar gewesen wäre, D. werde auch bei der Weiterfahrt bis zum Schnittpunkt die bisherige Geschwindigkeit beibehalten, hat das LG. nicht ausdrücklich ausgesprochen. Die Voraussehbarkeit dessen hätte auch nur unter Darlegung der Gründe festgestellt werden können, nach denen der Angekl. nicht damit rechnen konnte, daß D. nicht auf der noch zur Verfügung stehenden, ausreichenden Strecke von etwa 25 m die Geschwindigkeit herabsetzen oder den Wagen anhalten werde. Da nach den Zeit- und Entfernungsangaben des Urteils und den festgestellten Beschädigungen des Wagens des Angekl. schon eine geringe Herabsetzung der Geschwindigkeit D.s zur Vermeidung des Zusammenstoßes genügt hätte, wäre auch zu prüfen gewesen, ob D. nicht schlimmstenfalls noch durch kurzes Linksausbiegen reibungslos hinter dem Angekl. weg die Kreuzung hätte durchfahren können, und ob auch damit der Angekl. rechnen durfte.

Zur Begründung dafür, daß der Angekl., wenn er einmal weiterfahren wollte, wenigstens seine Fahrt hätte beschleunigen müssen, führt das BG. aus: jeder Kraftfahrer habe die Verpflichtung, die Kreuzung eines Hauptverkehrswegs möglichst schnell zu räumen, um nicht unnötig lange für andere Fahrer eine Gefahrenquelle zu bleiben. Dieser Satz ist, wörtlich genommen und in seiner Allgemeinheit unrichtig, zum

---

Zu 27. I. **Zur Frage der Voraussehbarkeit:**

Das Urt. ist sehr zu begrüßen, weil es die in der bisherigen reichsgerichtlichen Rspr. aufgestellten, außerordentlich strengen Grundsätze über die Voraussehbarkeit von Unbesonnenheiten ganz wesentlich **mildert**. Diese Rspr. ist von mir eingehend in Eger 51, 15 ff. sowie in RKraftf. 31, 263 dargestellt worden. Das Urt. bedeutet insofern offenbar eine bewußte Abkehr von dem bisher des öfteren aufgestellten Grundsatz, daß der Kraftfahrer auch mit Unbesonnenheiten **anderer Kraftfahrer** zu rechnen habe. Das hatte das RG. bisher gerade in bezug auf das Vorfahrtrecht immer wieder betont, daß nämlich der vorfahrtberechtigte Kraftfahrer nicht damit rechnen dürfe, daß sein Vorfahrtrecht auch von dem vorfahrtverpflichteten Kraftfahrer beachtet würde, daß er vielmehr mit Unbesonnenheiten des Vorfahrtverpflichteten zu rechnen habe (vgl. RG.: JW. 1926, 1091 ff.; GruchBeitr. 70, 42; RKraftf. 1926, 7; KG.: RKraftf. 1928, 213; RG.: JW. 1928, 2325; OLG. Hamburg: RKraftf. 1929, 465; OLG. Dresden: RKraftf. 1930, 355; RG.: JW. 1930, 2866). Das RG.: JW. 1929, 2817 = RG. 125, 203 = RKraftf. 1929, 424 hat sich auch zur Begründung seiner Ansicht auf „die im Kraftverkehr herrschende Neigung, die gesetzlichen Vorschr. außer acht zu lassen", berufen (ebenso OLG. Darmstadt: RKraftf. 1930, 444). Diese letztere Anschauung des RG. ist von mir bereits in RKraftf. 1930, 93 angegriffen worden.

Daß das RG. diese Anschauung jetzt offenbar nicht mehr aufrechthält, ist ein wirklicher Fortschritt für unser Verkehrsleben.

II. **Zur Frage des Vorfahrtrechtes:**

Das LG. hatte die Frage, ob dem Angekl. an der betr. Straßenkreuzung das Vorfahrtrecht zustand oder nicht, offengelassen, und es muß wundernehmen, daß das RG. hierzu keine Stellung nimmt. Denn bei Autounfällen, die sich an Straßenkreuzungen abspielen, ist die Frage des Vorfahrtrechtes doch eigentlich die primäre und naheliegendste. Zumal die Frage der Vorhersehbarkeit von Unbesonnenheiten anderer Kraftfahrer doch kaum von der Frage des Vorfahrtrechtes zu trennen ist; denn wenn nicht dem Angekl., sondern dem D. im konkreten Falle das Vorfahrtrecht zustand, so mußte auch für den Angekl. die Erwägung naheliegen, daß D. weiterfahren würde (wie es ja auch geschah) und seinerseits damit rechnete, daß der Angekl. anhielte, um das dem D. zustehende Vorfahrtrecht zu beachten.

Das Urt. ist insoweit unbefriedigend, weil es den engen Konnex zwischen Vorhersehbarkeit und Vorfahrtrecht nicht betont und die Frage der Vorhersehbarkeit der Fahrweise des andern ganz von der Frage des Vorfahrtrechts loslöst.

RA. Dr. **Arndt**, Düsseldorf.

mindesten aber mißverständlich. Für den besonderen Fall berücksichtigt er außerdem nicht die Behauptung des Angekl., er habe seine Geschwindigkeit nicht heraufgesetzt, um Fußgänger, die in der H.straße den Fahrdamm passieren wollten, nicht zu gefährden. Über diese Behauptung durfte das Gericht nicht mit der Bemerkung hinweggehen, es liege keinerlei Anhalt dafür vor, daß Fußgänger in der H.straße hätten zu Schaden kommen können, wenn er seine Geschwindigkeit erhöht hätte; die Verteidigungsbehauptung mußte vielmehr dem Angekl. widerlegt werden, wenn ihre Bedeutung ausgeschaltet werden sollte.

Die StrK. erkennt an, daß D. „die größere Schuld an dem Unfall treffe. Gerade bei überwiegendem Mitverschulden eines anderen ist zur Ausschließung oder zum Ausgleich von Härten, die die herrschende Verursachungslehre in solchem Falle für den Täter mit sich bringen könnte, eine besonders strenge Prüfung der Fragen nach der Voraussehbarkeit und nach der schuldhaften Pflichtverletzung erforderlich.

(2. Sen. v. 22. Febr. 1932; 2 D 72/32.) [A.]

II. Verfahren.

28. §§ 34, 155 Abs. 2, 244 StPO.; § 222 StGB.

1. Der einen Beweisantrag auf Augenscheinseinnahme ablehnende Beschluß bedarf, auch wenn das Gericht die lokalen Verhältnisse für bereits genügend geklärt erachtet, dann der Begründung, wenn die Verteidigung mit dem Beweisantrage ersichtlich noch andere Ziele verfolgt.

2. Besitzt der Kraftwagenführer nicht die unbedingt erforderliche Geistesgegenwart, so kann eine Fahrlässigkeit schon in seiner Betätigung als solcher liegen.

Mit Recht wendet sich die Rev. gegen die Behandlung, die dem „Antrage auf Lokaltermin" zuteil geworden ist. Dieser Angriff richtet sich, wenn auch nicht ausdrücklich, so doch dem Sinne nach auch dagegen, daß der den Antrag ablehnende Beschl. nicht mit Gründen versehen worden ist (§ 34 StPO.). Zwar kann regelmäßig „ein Beweisantrag, eine Augenscheinseinnahme des Tatorts zur Feststellung der örtlichen Verhältnisse stattfinden zu lassen, ohne Verfahrensverstoß mit der Begr. abgelehnt werden, die örtlichen Verhältnisse seien bereits genügend geklärt". (RGUrt. I 64/31 v. 13. März 1931), und unter Umständen mag, wenn ein solcher Antrag ohne Begr. abgelehnt wird, von selbst erkennbar sein, daß das Gericht die örtlichen Verhältnisse als „bereits genügend geklärt" erachtet. Im vorl. Falle war es aber jedenfalls erforderlich, die Ablehnung des gestellten Antrags ausdrücklich zu begründen. „Der Antrag auf Lokaltermin" zielte ersichtlich dahin, daß sich das Gericht — mit dem StA. sowie dem Angekl. und dessen Verteidiger — nach dem an seinem Sitze befindlichen Tatort begebe, der nach der RevBegr. nur 10—15 Minuten vom Gerichtsgebäude entfernt sein soll. Er konnte also, was nötigenfalls durch Ausübung der Fragepflicht klarzustellen gewesen wäre, nicht nur eine möglichst genaue Feststellung der Örtlichkeit, sondern außerdem bezwecken, daß der Angekl. an Ort und Stelle den Sachverhalt schildere. Gerade eine solche Schilderung wäre, wie schon die Rev. andeutet, besonders wichtig gewesen, weil das Urt. wesentlich auf der eigenen Angabe des Angekl. beruht, „er sei, als K." (der Radfahrer) „an der Kreuzung der E.-S.-Straße vorbeifuhr, von dieser noch etwa 30 m entfernt gewesen". Hätte der beantragte „Lokaltermin" stattgefunden, so würde sich möglicherweise herausgestellt haben, daß sich der Angekl. verschätzt hat und — was von entscheidender Bedeutung ist — dem Radfahrer bereits viel näher gewesen ist. Eine Bekanntgabe der Gründe des ablehnenden Beschl. würde somit dem Verteidiger vielleicht Gelegenheit gegeben haben, in dem dargelegten Sinne zu dem Beschl. Stellung zu nehmen. Hiernach kann das Urt. auf der Verletzung des § 34 StPO. beruhen.

Bei der weiteren Verhandlung und Entsch. wird die StrK. auch zu beachten haben, daß fahrlässig in strafrechtlichem Sinne nur handelt, wer die Sorgfalt außer acht läßt, zu der er nach den Umständen und seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und imstande ist (RGSt. 56, 343 [349]). Besitzt der Angekl. die für einen Kraftwagenführer unbedingt notwendige Eigenschaft der Geistesgegenwart überhaupt nicht, so wird zu berücksichtigen sein, daß Fahrlässigkeit schon vorliegen kann, wenn „jemand sich mit einer Sache befaßt, von der er erkennt oder bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen muß, daß er ihr nicht gewachsen ist" (RGUrt. I 88/299 v. 18. Juni 1929).

(1. Sen. v. 2. Okt. 1931; 1 D 549/31.) [A.]

Freiwillige Gerichtsbarkeit.

1. Änderung des Stichtages für die Umrechnung von Feingoldhypotheken bedeutet keine Erweiterung des Umfanges der Hypothek. †)

(KG., Beschl. v. 1. Okt. 1931, 1 X 660/31.)

Abgedr. JW. 1932, 349[1].

Zu 1. **A.** Anm. Chone, ebenda.

B. Obiger nunmehr dem Wortlaut nach bekannten Entsch. des KG. gegenüber ist an der JW. 1932, 325 ff. dargelegten Auffassung des Verf. festzuhalten. Wenn nämlich das KG. sagt, daß durch die Stichtagänderung eine Inanspruchnahme des Grundstücks aus der Hypothek in weiterem Umfange, als dies auf Grund der bisherigen Eintragung möglich gewesen sei, nicht eintrete, so ergeben demgegenüber die Ausführungen des erwähnten Aufsatzes, daß in den wichtigsten Fällen eine erheblich weitere Inanspruchnahme als vorher eintritt. In dem Aufsatz ist denn auch die Umfangserweiterung der Hypothek nur deshalb verneint worden, weil bei der wertbeständigen Hypothek nur der Preis der Ware oder Leistung das Kapital bestimmt, dagegen nicht der nach den Stichtagen zu berechnende Währungsbetrag.

Obwohl der mitgeteilte Wortlaut der Entsch. des KG. nicht ausdrücklich ergibt, daß die Zustimmung der Gleich- und Nachberechtigten nicht erforderlich sein soll, so ist dies aber doch aus der Verneinung der Umfangserweiterung der Hypothek mit Chone zu entnehmen. Diese Interessenwertung des KG. steht aber mit derjenigen des RG.: JW. 1932, 1215, in Widerspruch. Das RG. läßt zwar auch die Hinzufügung der sog. Schwankungsklausel ohne Zustimmung der Nachberechtigten zu. Es stützt seine Entsch. jedoch nicht auf die Nichtänderung der Unbestimmtheit bei der Hypothek in ihrer ursächlichen Grundlage; ja es erwähnt nicht einmal diesen Gesichtspunkt. Das RG. stellt vielmehr fest, daß die Einfügung der Schwankungsklausel eine Erweiterung des Belastungsumfangs über die schon nach der ursprünglichen Eintragung möglichen Schwankungen hinaus nicht ermögliche, und daß die Schwankungsklausel ebensowohl und in demselben Umfange zu einer Minderung wie zu einer Erweiterung des Belastungsumfanges führen könne. Gerade diese Gründe treffen aber für die Änderung des Stichtages nicht zu (vgl. S. 326 a. a. O.). Sodann ist aber auch das vom RG. geprüfte praktische Bedürfnis über die S. 327 a. a. O. vorgeschlagene Regelung hinaus zu verneinen. Weiterhin trifft noch die vom RG. in den Vordergrund gestellte Annäherung der wertbeständigen Hypothek an die Währungshypothek durch das Einfügen der Schwankungsklausel für die nachträgliche Änderung des Stichtages nicht zu. Letztere erfolgt vielmehr in den wichtigsten Fällen gerade zwecks Erhaltung der Wertbeständigkeit der Hypothek (vgl. S. 326 ff. a. a. O.).

Der der Entsch. des RG. zugrunde liegende und der hier zu erörternde Sachverhalt erfordern aber auch eine gleichmäßige Interessenwertung, weil es sich in beiden Fällen um die Änderung der Berechnungsgrundlage bei der wertbeständigen Hypothek handelt. Die Berücksichtigung der Interessen der Nachberechtigten darf also in beiden Fällen nicht ungleichmäßig sein. Wenn demnach das KG. in dem hier fraglichen Falle die Interessen der Nachberechtigten nicht berücksichtigt, so stellt es sich zur Entsch. des RG. in Widerspruch. Die vom Verf. (a. a. O. S. 327) zugelassene Stichtagsänderung steht jedoch nicht in Widerspruch mit dem RG., obwohl dessen zuvor angeführte Gründe hier nicht vorliegen. Für diese Fälle ist nämlich dargetan, daß die Interessen der Nachberechtigten gemäß der gesetzlichen Wertung nicht entgegenstehen.

Der Entsch. des KG. kann demnach nicht zugestimmt werden, so sehr auch zu begrüßen ist, daß das KG. den praktischen Bedürfnissen entgegenkommen will. Offenbar hat das KG. nur die Wahl zwischen unzulässiger Umfangserweiterung und schlechthin zulässiger Inhaltsänderung der Hypothek gesehen. Im Interesse der Nachberechtigten (vgl. auch Hagelberg: JW. 1932, 1215) ist zu hoffen, daß das KG. seine Entsch. nochmals nachprüft.

GerAss. Dr. Krudewig, Siegburg.

Bayerisches Oberstes Landesgericht.

Berichtet von JR. Dr. Friedrich Goldschmit II, München.

1. § 21 KraftfG.; §§ 15, 50, 48 KraftfVerkVO. Wer ein schon benutztes Kleinkraftrad vor Neuerteilung der Zulassungsbescheinigung an ihn benutzt, ist strafbar. Ebenso auch die Weiterbenutzung eines Kleinkraftrades unter Verwendung der alten Bescheinigung. †)

Nach § 27 Abs. 1 KraftfG. gelten die Vorschriften des Gesetzes nicht für Kleinkrafträder; diese zählen nicht zu den Kraftfahrzeugen. Auf sie finden die gem. § 27 Abs. 2 erlassenen Vorschriften der §§ 47 ff. KraftfVerkVO. Anwendung. Der § 48 bezeichnet eine Reihe von Bestimmungen dieser VO., die für die Kraftfahrzeuge erlassen sind, als sinngemäß für die Kleinkrafträder anwendbar und enthält für diese verschiedene Sondervorschriften.

Der in § 1 KraftfG. aufgestellte und in den §§ 5, 6 KraftfVerkVO. in seiner Durchführung geregelte Zulassungszwang besteht für Kleinkrafträder nicht. Deshalb wird dem Eigentümer eines in Betrieb zu nehmenden Kleinkraftrades von der für seinen Wohnort zuständigen höheren Verwaltungsbehörde auch nicht eine Zulassungsbescheinigung (nun Zulassungsschein), sondern nur eine Bescheinigung über die Eintragung des Kleinkraftrades in die Liste und die Zuteilung eines Kennzeichens ausgefertigt und ausgehändigt (§ 48 Nr. 2, 3 Abs. 1 KraftfVerkVO.). Diese Bescheinigung hat der Führer des Kleinkraftrades bei dessen Benutzung auf öffentlichen Wegen mit sich zu führen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen (§ 48 Nr. 4 Abs. 2). Geht das Kleinkraftrad auf einen anderen Eigentümer über, so gelten sinngemäß die Vorschriften des § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. (§ 48 Nr. 3 Abs. 2). Der neue Eigentümer hat insbes. unverzüglich bei der für seinen Wohnort zuständigen höheren Verwaltungsbehörde die Erteilung einer neuen Bescheinigung unter Beifügung der ihm vom bisherigen Eigentümer übergebenen bisherigen Bescheinigung oder einer beglaubigten Abschrift davon zu beantragen. War das Fahrzeug bisher von einer anderen höheren Verwaltungsbehörde in die Liste eingetragen, so wird es von der nun zuständigen höheren Verwaltungsbehörde in die Liste eingetragen und ihm ein neues Kennzeichen zugeteilt. Der neue Eigentümer erhält eine neue Bescheinigung über diese Zuteilung eines Kennzeichens und die Eintragung in die Liste.

Mangels einer Zulassung des Kleinkraftrades kann von einer fortdauernden Wirksamkeit der Zulassungsbescheinigung über den Eigentumswechsel hinaus nicht gesprochen werden. Abgesehen davon sind die Folgerungen, die vom BeschwF. aus den nunmehrigen Bestimmungen des durch die VO. v. 28. Juli 1926 abgeänderten § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. ableitet, nicht zutreffend. Allerdings wurde durch die Abänderung eine alte Streitfrage aus der Welt geschafft, nämlich ob der neue Erwerber, der das Fahrzeug benutzt, bevor die erneute Zulassung für ihn erfolgt ist, sich des Vergehens nach § 23 KraftfG. schuldig macht. Aber die Frage ist davon nicht berührt worden, ob der neue Erwerber, der das Fahrzeug vor Neuerteilung der Zulassungsbescheinigung an ihn benutzt, nach § 21 KraftfG. mit § 15 KraftfVerkVO. strafbar ist. Sie wird im Schrifttum mehrfach verneint (z. B. Müller, AutomobilG., 6. Aufl., S. 131), aber mit Unrecht. Der Zulassungsschein wird auf die Person des Eigentümers ausgestellt (§ 6 Abs. 2 KraftfVerkVO.; vgl. auch das vorgeschriebene Muster des Zulassungsscheins) und nach § 15 KraftfVerkVO. hat der Führer des Fahrzeugs nicht „einen“, sondern „den“ Zulassungsschein (§ 6 Abs. 2), also den auf die Person des gegenwärtigen Eigentümers ausgestellten, bei der Fahrt mit sich zu führen. Aus der Vorschrift des § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. läßt sich kein Anhalt dafür gewinnen, daß der alte Zulassungsschein seine Verwendbarkeit bis zur Erteilung des neuen behält. Die Anordnung, daß der neue Erwerber des Fahrzeugs „unverzüglich“ die Erteilung des neuen Zulassungsscheins zu beantragen habe, hat nicht den Zweck, zu verhindern, daß eine — für zulässig erachtete — Weiterbenutzung des alten Zulassungsscheins allzulange ausgedehnt wird, sondern eine andere Bedeutung. Die Zulassung eines Kraftfahrzeugs gilt nach § 6 Abs. 1 KraftfVerkVO. für das ganze Reich und das zugelassene Fahrzeug darf nicht nur vom Eigentümer, sondern von jedermann gefahren werden, der den zugehörigen Führerschein besitzt. Somit könnte das auf einen anderen Eigentümer übergegangene Fahrzeug, selbst an einem anderen Orte als dem Wohnorte des bisherigen Eigentümers, unter Umständen monatelang gefahren werden, bevor die Tatsache des Eigentumswechsels und damit die Notwendigkeit der Erteilung eines neuen Zulassungsscheins offenkundig würde. Die Aufrechterhaltung eines derartigen mit der Rechtslage nicht übereinstimmenden tatsächlichen Zustandes muß aus Gründen der polizeilichen Überwachung des Kraftfahrzeugverkehrs verhindert werden, und deshalb wurde dem neuen Eigentümer die unter den Strafzwang des § 21 KraftfG. gestellte Verpflichtung auferlegt, die Erteilung des neuen Zulassungsscheins unverzüglich zu beantragen. Auch die vorgeschriebene Aushändigung des alten Zulassungsscheins an den neuen Eigentümer des Fahrzeugs soll diesen nicht in den Stand setzen, das Fahrzeug zunächst unter Verwendung des alten Zulassungsscheins weiter zu benutzen, sondern ihm nur den Erwerb des neuen Zulassungsscheins erleichtern, vielleicht auch die Überführung des Fahrzeugs an seinen Wohnort zu ermöglichen (vgl. RG. v. 22. Jan. 1925: JurRdsch. 1925 Nr. 771), vor deren Ausführung der Wechsel des Standorts mit den Begleiterscheinungen des § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. nicht eingetreten sein dürfte.

Ist die Weiterbenutzung eines unter den Voraussetzungen des § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. an einen neuen Eigentümer übergegangenen Kraftfahrzeugs unter Verwendung des alten Zulassungsscheins nach § 21 KraftfG. mit § 15 KraftfVerkVO. strafbar, so fällt im gleichgelagerten Falle die Weiterbenutzung eines Kleinkraftrades unter Verwendung der alten Bescheinigung unter die Strafvorschrift des § 50 Abs. 1 mit § 48 Nr. 4 Abs. 2 KraftfVerkVO.

Nach §§ 7, 8, 9, 48 KraftfVerkVO. muß jedes auf öffentlichen Wegen verkehrende Kleinkraftrad das ihm zugeteilte, abgestempelte polizeiliche Kennzeichen tragen. Nach § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. mußte dem Kleinkraftrade des Angekl. ein neues Kennzeichen zugeteilt werden. Dieses Kennzeichen war vom Augenblicke des Eigentumswechsels und der Standortsänderung an das dem Kleinkraftrade zukommende. So wenig der erste Eigentümer das Kraftrad vor Anbringung und Abstempelung des erstzugeteilten Kennzeichens auf

---

Zu 1. Das Urt. erscheint nicht überzeugend. Es behandelt den Verkauf eines Kleinkraftrades und die damit zusammenhängende Frage, ob die Weiterbenutzung der nach § 48 Nr. 3 KraftfVerkVO. erteilten Bescheinigung durch den Erwerber zulässig ist. Für den Fall der Veräußerung eines Kraft*wagens* wird ausgeführt, daß durch die VO. v. 28. Juli 1926 die Streitfrage beseitigt werden sollte, ob es bei Veräußerung eines solchen einer erneuten Zulassung bedürfe, und der Erwerber, der vor neuer Zulassung den Wagen benutze, nach § 23 KraftfG. strafbar sei. Daß dies durch die VO. von 1926 beseitigt werden sollte, erkennt auch das Urt. an, will aber auf dem Wege über § 21 KraftfG., § 15 KraftfVerkVO. doch zur Feststellung einer strafbaren Handlung gelangen. Es kann aber nicht angenommen werden, daß eine derartige Folge mit der VO. von 1926 vereinbar wäre. Sollte die Strafbarkeit beseitigt werden, so kann sie nicht auf einem Umwege wieder eingeführt werden. Dazu nötigt auch nicht der Wortlaut des § 15 KraftfVerkVO.: er spricht zwar von „*dem Zulassungsschein*“, aber nicht in Beziehung auf eine bestimmte Person, sondern auf den *zu dem Wagen gehörigen* Schein. Die polizeiliche Best. des § 15 soll nur besagen, daß alle das Fahrzeug betreffenden Papiere da sein müssen, damit eine genaue Feststellung möglich ist. Auf wessen Namen der Zulassungsschein lauten muß, ist in § 15 nicht gesagt, offenbar auch an den Fall des § 6 Abs. 6 nicht gedacht.

Mit dem Grundgedanken der VO. von 1926 steht das Urt. im Widerspruch. Es sollte an Stelle der Pflicht zu erneuter Zulassung die bloße Nachsuchung einer neuen Zulassungsbescheinigung treten. Das bedeutet, daß die Zulassung als eine Eigenschaft des Kraftfahrzeugs angesehen wurde, neben dem die Person des Berechtigten zurücktritt. Der bisherige Schein sollte sachlich seine Bedeutung nicht verlieren, nur wegen der Personenveränderung wurde ein neuer Schein nötig. Wenn nun § 6 Abs. 6 bestimmt, daß der neue Eigentümer bei der Stellung des Antrags auf Erteilung eines neuen Scheins den alten Schein in Urschrift oder *beglaubigter Abschrift* einreichen kann, so muß daraus gefolgert werden, daß dadurch dem neuen Eigentümer der Weiterbetrieb des Kraftfahrzeugs auf Grund des alten Scheins ermöglicht werden sollte. Wenn das Urt. dazu bemerkt, es könne auf diese Weise das veräußerte Fahrzeug selbst an einem andern Orte unter Umständen monatelang gefahren werden, und deshalb sei der Strafzwang des § 21 KraftfG. notwendig, so wird dabei nicht genügend beachtet, daß nach § 6 Abs. 6 die Erteilung des neuen Zulassungsscheins *unverzüglich* zu beantragen ist. Das genügt aber vollständig, um die Interessen der Allgemeinheit zu wahren. Denn wenn der Erwerber seinen Antrag verzögert, so ist er nach § 21 KraftfG., § 6 Abs. 6 KraftfVerkVO. strafbar. Es ist dann nicht möglich, daß er monatelang den Wagen benutzt, denn der *unverzügliche* Antrag wird regelmäßig in ein bis zwei Wochen gestellt werden können.

Kommt man so bei der Veräußerung eines Kraftfahrzeugs zur Verneinung der Strafbarkeit, so liegt kein Grund vor, bei einem Kleinkraftrade die Sache anders zu beurteilen. Theoretisch sind zwar Zulassungsschein und Bescheinigung i. S. des § 48 zu unterscheiden, weil das Kleinkraftrad keiner Zulassung bedarf. Aber für die hier fraglichen Ordnungsbestimmungen kann irgendein sachlicher Unterschied zwischen den beiden Bescheinigungen nicht gefunden werden. Da § 48 Nr. 3 *sinngemäße* Anwendung der Vorschr. des § 6 anordnet, so kann hier nichts anderes gelten, als was oben zu § 6 ausgeführt ist, da innere Gründe zu einer abweichenden Beurteilung nicht vorliegen. Es hätte daher zu einer Bestrafung festgestellt werden müssen, daß der Erwerber des Kleinkraftrades den Antrag nicht *unverzüglich* gestellt hat.

RA. Dr. Sieburg, Berlin.

öffentlichen Wegen fahren durfte, ebensowenig durfte der Angekl. von dem Augenblick an, da das Kraftrad ein neues Kennzeichen erhalten mußte, das Fahrzeug im öffentlichen Verkehre benutzen, wenn es nicht das ihm zukommende Kennzeichen trug. Nach § 48, 16 KraftfVerkVO. war der Angekl. als Führer des Kleinkraftrades dafür verantwortlich, daß dieses mit dem ihm zukommenden abgestempelten Kennzeichen versehen war.

(BayObLG., StrSen., Urt. v. 16. Dez. 1930, RevReg. I Nr. 711/30.)

*

2. § 21 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerkVO. **Beim Durchfahren an scharfen Kurven ist stets die rechte Seite einzuhalten.** †)

„Scharf" ist eine Wegekrümmung i. S. des § 21 Abs. 1 Satz 3 dann, wenn der Straßenzug so stark gebogen ist, daß das Fahren in dieser Kurve bei größerer Geschwindigkeit mit der Gefahr des Schleuderns oder der Richtungsabweichung verbunden ist.

Beim Durchfahren von scharfen Kurven ist stets die rechte Straßenseite einzuhalten. Die Meinung der Rev., daß diese Vorschrift des § 21 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerkVO. nachgiebig in dem Sinne sei, daß die Kraftfahrzeugführer sich davon entbunden erachten und die technisch richtigere und leichtere Fahrt in der Mitte oder auf der linken Seite der Straße wählen dürfen, wenn sie bei vorhandener voller Übersichtlichkeit dies ohne konkrete Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer tun können, ist unzutreffend. Das Ges. gibt eine derartige Freiheit nicht, sondern es verlangt hier im Gegensatz zu anderen Wegstrecken (§ 21 Abs. 1 Satz 1) das Einhalten der rechten Straßenseite immer, also selbst beim „Entgegenstehen besonderer Umstände". Selbstverständlich entbindet Notstand auch von der Einhaltung dieser Vorschrift; allein von dem Vorliegen eines Notstandes i. S. des Strafrechts kann nach den Feststellungen hier keine Rede sein. Die Beschaffenheit der Straße, auch ihre Überwölbung, hinderte keineswegs das Fahren auf der rechten Seite, sondern machte nur das Einhalten einer geringeren Fahrgeschwindigkeit, als jener, mit der der Angekl. fuhr, notwendig. Die Meinung des BeschwF., daß einem Kraftwagenführer nicht zugemutet werden könnte, zur Befolgung der Vorschrift in einer Kurve mit nur 8 Kilometer Stundengeschwindigkeit zu fahren, wie sie hier nach den Ausführungen des AG. zu einem gefahrlosen Passieren der Kurve hätte beobachtet werden müssen, ist nicht zutreffend. Es gibt kein absolutes Recht des Kraftfahrers auf eine größere Fahrgeschwindigkeit; er muß seine Fahrbewegung immer und überall den Anforderungen der Verkehrsvorschriften und der Verkehrssicherheit anpassen.

(BayObLG., StrSen., Urt. v. 2. Dez. 1930, RevReg. I Nr. 744/30.)

*

3. § 1 KraftfLinG. **Zum Begriffe: „Unternehmer" und „Öffentlichkeit des Verkehrs".** †)

Eine Kraftfahrlinienunternehmung i. S. des § 1 KraftfLinG. i. Verb. m. § 1 Abs. 2 KraftfLinG. v. 20. Okt. 1928 (RGBl. I, 380) liegt nur dann vor, wenn das Unternehmen, abgesehen von den weiteren Erfordernissen, dem öffentlichen Verkehr dient, mithin die Benützung der Einrichtungen des Unternehmens nach seiner Zweckbestimmung jedermann zugänglich und nicht auf einen in sich geschlossenen, bestimmt abgegrenzten Kreis von innerlich untereinander verbundenen Personen beschränkt, sondern allen Fahrtinteressenten freigegeben ist (vgl. Begr. zu § 1 Abs. 2 KraftfLinVO.; A. Müller, AutomobilG., 7. Aufl., S. 871, Anm. 11 zu § 1 1c; BayObLG. 25, 243, 247).

Ob ein derartiges Verhältnis durch die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Verein begründet wird, ist nach den Umständen des Falles vom Tatrichter zu entscheiden (vgl. Müller a. a. O., Anm. 11 zu § 1 Abs. 2 KraftfLinVO.). In dieser Richtung hat die StrK. folgende Feststellungen getroffen:

Die „Arbeitervereinigung V." bildet nicht einen abgeschlossenen Verband, der ein eigenes Ziel verfolgt. Der Verein gibt seinen Mitgliedern nur Gelegenheit, durch ihren Beitritt ihre eigenen Zwecke der Beförderung zu verfolgen. Die Mitglieder sind durch keine anderen gemeinsamen Interessen zusammengehalten, als durch das Interesse, das sie an der Einrichtung der regelmäßigen Beförderung haben. Nach der Satzung, an die sie nicht gebunden sind, ist in Wirklichkeit der einzige Vereinszweck die Beförderung der Mitglieder. Die Mitgliedschaft kann jeder erwerben, ob Arbeiter oder Nichtarbeiter, ob in V. oder anderswo wohnend. So hat sich der Handelsmann H. von P. an einer einzigen Fahrt durch Erwerb einer vordatierten Mitgliedskarte für 50 Pf. und Zahlung des Einzelfahrtpreises von 50 Pf. ohne Leistung des Monatsbeitrages von 10 Pf. beteiligt. Der Erwerb der Mitgliedschaft ist an auffallend geringe Anforderungen, an Leistung einer Aufnahmegebühr von 50 Pf. und an den ganz niedrig gehaltenen Monatsbeitrag von 10 Pf. geknüpft, so daß bei dem mäßigen, von jedermann nicht schwer aufzubringenden Fahrpreis der Anreiz gegeben ist, nur wegen der günstigen und billigen Fahrtgelegenheit Vereinsmitglied zu werden. Eine vorgängige Anmeldung, Prüfung derselben und Mitteilung der Aufnahme ist nicht erforderlich. Wer die Linie benützen will, braucht nur eine Mitgliedskarte zu lösen. Der Austritt aus dem Verein kann ohne jede Förmlichkeit, ohne jede Kündigung, durch Wegbleiben von der Fahrt erfolgen.

Die StrK. hat weiter festgestellt, daß die Organisation des Vereins nur eine lose und der Umfang des Kreises der Mitglieder nicht übersehbar und stetig und die Zahl der Mitglieder leicht verschiebbar ist, da der Mitgliederbestand fortgesetztem Wechsel unterworfen ist.

Wenn das BG. aus diesen Feststellungen den Schluß gezogen hat, das Fahrtunternehmen habe, wenn auch in verschleierter Form, dem öffentlichen Verkehr gedient, und die Benützung der Fahrtgelegenheit sei nicht auf einen subjektiv bestimmten und innerlich verbundenen Personenkreis beschränkt gewesen, so bestehen hiergegen keine rechtlichen Bedenken (vgl. Urt. d. PrOVG. v. 31. Mai 1928: PrOVG. 83, 222; 61, 230; RKraftf. 1928, 300; Urt. d. OLG. Hamburg: JW. 1929, 957; OLG. Darmstadt: JW. 1929, 997; OLG. Dresden: DAutoR. 1930, Z. 68 S. 77).

Nach den Feststellungen des Tatrichters war daher die Möglichkeit der Benützung des Kraftwagens durch die Allgemeinheit

---

Zu 2. Die Entsch. entspricht der bisherigen Rspr. Daß sie zu unvernünftigen Konsequenzen führt, fällt nicht der Rspr., sondern dem Gesetz zur Last.

1. § 21 Abs. 1 Satz 3 KraftfVerkVO. macht es dem Kraftfahrer zur Pflicht, beim Durchfahren von scharfen **oder** unübersichtlichen Wegkrümmungen stets die rechte Seite einzuhalten. Damit ist klar zum Ausdruck gebracht, daß bei scharfen Kurven ohne Rücksicht auf die Übersichtlichkeit rechts gefahren werden muß. Der Ausdruck „stets" weist überdies darauf hin, daß die Ausnahme im Satz 1: „soweit nicht besondere Umstände entgegenstehen", hier außer Betracht bleibt. Es kann daher nach dem Gesetz eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn die Situation ein **Abweichen von den gesetzlichen Vorschriften** rechtfertigen würde, nicht aber schon dann, wenn das Befahren der linken Seite **gefahrlos und zweckmäßig** erscheint. Daß die gesetzliche Auffassung den Verkehrserfordernissen nicht entspricht, bedarf keiner Erörterung. Es liegt nicht der geringste Anlaß vor, das Schneiden von scharfen Kurven zu verbieten, vorausgesetzt, daß sie **übersichtlich genug** sind, um das Herannahen eines entgegenkommenden Fahrzeugs rechtzeitig zu bemerken. Es dürfte kaum einen Kraftfahrer geben, der sich nicht über diese Vorschr. bewußt und ständig hinwegsetzt, zumal gerade das Nehmen von scharfen Kurven auf der rechten Seite mit einer gewissen Gefahr verknüpft ist.

2. Die Neufassung der KraftfVerkVO. v. 10. Mai 1932 (RGBl. I, 193) hat denn auch erfreulicherweise diese unhaltbare Bestimmung beseitigt. Nunmehr ist der Kraftfahrer lediglich gehalten, beim Durchfahren von **unübersichtlichen** Wegkrümmungen die rechte Seite zu benutzen. Hingegen kann er auch in den schärfsten Kurven links fahren, wenn sie nur übersichtlich sind. Irrt er sich freilich in der Übersichtlichkeit und ereignet sich beim Linksfahren ein Unfall, so trifft ihn naturgemäß die volle Verantwortung. Die Entsch. hat daher nach Beseitigung der ihr zugrunde liegenden gesetzlichen Best. ihren praktischen Wert für den geltenden Verkehrszustand eingebüßt.

RA. Dr. **Arthur Brandt**, Berlin.

Zu 3. Die Entsch. ist zu dem alten KraftfLinG. ergangen, das durch die Best. der 3. NotVO. v. 6. Okt. 1931 betr. den Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen heute überholt ist. Die Ausführungen des BayObLG. können aber auch für die Best. der NotVO. noch Geltung beanspruchen.

In ihrem Kern enthält die Entsch. zwei bereits in der Rspr. verankerte Grundsätze. Zunächst: Die Öffentlichkeit des Verkehrs ist bei einer Kraftfahrlinie dann vorhanden, wenn die Benutzung der Kraftfahrzeuge über einen subjektiv beschränkten und innerlich verbundenen Kreis von Personen hinausgeht. Ferner: Als „Unternehmer einer Kraftfahrlinie" ist derjenige anzusehen, der im eigenen Namen, auf eigene Rechnung und unter eigener Verantwortung den Betrieb unternimmt (so auch KG.: DJZ. 1931, 1457; KG.: DAutoR. 1932, 125).

Im einzelnen ist die Unterordnung der Tatbestandsmerkmale unter diese drei Erfordernisse dann nicht einfach, wenn ein Verein, eine Interessengemeinschaft, eine Fahrgenossenschaft, einen Dritten mit der Beförderung beauftragt und nun dem Dritten ebenfalls Gewinne zufließen. Die Richtlinien, die das BayObLG. hier abgesteckt hat, geben zu einer Stellungnahme keine besondere Veranlassung. Bemerkenswert ist, daß das BayObLG. den „Unternehmenden" i. S. des § 8 KraftfLinG. mit dem „Unternehmer" i. S. des § 1 KraftfLinG. gleichsetzt, damit also stillschweigend den Standpunkt des OLG. Kiel: RKraftf. 1929, 36 ablehnt, das den § 8 KraftfLinG. weitergehend auslegte.

RA. Dr. **K. Volkmann**, Düsseldorf.

im Rahmen der Zweckbestimmung des Unternehmens gelegen, weshalb das Gericht den Tatbestand eines genehmigungspflichtigen Betriebes einer Kraftfahrlinie ohne Rechtsirrtum für gegeben erachtet hat.

Dagegen bestehen erhebliche Bedenken gegen die Annahme des LG., daß der Angekl. Johann G. als Täter nach §§ 1, 8 KraftfLinG. in Betracht kommt. Diese Auffassung stützt die StrK. lediglich darauf, daß Johann G. als Vorstandsmitglied des Vereins diesen leitet und vertritt, die Vereinsbeiträge einhebt und die Fahrpreise einnimmt. Diese Feststellungen reichen jedoch nicht aus, um die Eigenschaft des Angekl. als Unternehmer der Kraftfahrlinie erschöpfend darzutun. Sie legen vielmehr die Vermutung nahe, daß das Urt. von rechtsirrtümlicher Auffassung des Begriffes „Unternehmer" nach dem KraftfLinG. ausgegangen ist.

Wer als Unternehmer anzusehen ist, bestimmt der § 1 KraftfLinG. (s. RG. 119, 435), und kann nur nach Lage des einzelnen Falles beurteilt werden; der Begriff ist im KraftfLinG. nicht fest umrissen. Voraussetzung ist nach der Rspr. nicht, wie die Mot. zu § 10 KraftfLinVO. (vgl. Müller a. a. O., Anm. 3 zu § 10 S. 883) besagen, daß der Unternehmer Eigentümer des Kraftwagens ist; doch kann das Eigentum ein gewichtiges Moment für das Unternehmertum bilden (vgl. Urt. d. OLG. Kiel v. 16. Mai 1928: JW. 1928, 2333; Isaac-Sieburg, AutomobilG., 2. Aufl., S. 658, Anm. 3 zu § 1 KraftfLinG.).

In der Rspr. gilt ähnlich, wie nach dem HaftpflG., das als „Betriebsunternehmer" den bezeichnet, für dessen Rechnung und auf dessen Gefahr der Betrieb erfolgt, dem das jeweilige wirtschaftliche Ergebnis zu Nutzen oder zu Lasten gereicht (s. Heucke, HaftpflG., Anm. 22 zu § 1 und Reindl, HaftpflG., Anm. 6 zu § 1) als Unternehmer einer Kraftfahrlinie derjenige, der in eigenem Namen, auf eigene Rechnung und unter eigener Verantwortung den nicht genehmigten Betrieb als eigene Tat wollend fördert (vgl. Urt. d. PrOVG. v. 31. Mai 1928; Müller a. a. O., Anm. 1a zu § 8 KraftfLinVO.; Isaac-Sieburg, Anm. 3c zu § 1 KraftfLinG. S. 658; Stengleins Komm. z. d. strafr. Nebengef., Bd. I, S. 335, Anm. 2 zu § 7 KraftfLinG.).

Das Urt. hat die unter Anklage gestellten Vorgänge nicht unter diesen rechtlichen Gesichtspunkten gewürdigt.

Zunächst bedarf das Vertragsverhältnis zwischen dem Verein und Albert G. bzw. dessen Mutter durch Anführung des Inhalts des Vertrags v. 7. Febr. 1931 näherer Feststellung. Das Urt. spricht nur davon, daß durch diesen Vertrag dem Albert G. die Beförderung gegen eine Entschädigung von 150 ℳ wöchentlich übertragen wurde. An einer späteren Stelle des Urt. ist aber davon die Rede, daß Albert G. oder dessen Mutter nach vorgängiger Abrechnung die im Laufe der Woche eingegangenen Gelder erhalten und sie für die Benützung ihres Kraftwagens und für die Auslagen verwenden. Hiernach würde sich die Höhe der wöchentlichen Entschädigung je nach der Zahl der Fahrtteilnehmer im Laufe einer Woche bemessen, und die Entschädigung möglicherweise unter 150 ℳ betragen. Wer dieses Risiko zu tragen hat, ist für die Frage, auf wessen Rechnung der Betrieb erfolgt, ebenso von Bedeutung, wie die Tatsache, daß die sämtlichen Einnahmen aus den Fahrtgeldern, sohin das wirtschaftliche Ergebnis des Betriebes, dem Albert G. oder dessen Mutter zufallen. Eine nähere Darlegung ist ferner auch in der Hinsicht erforderlich, unter wessen Verantwortung und auf wessen Gefahr die Linie betrieben wird. Der Verein hat zwar sämtliche Mitglieder gegen Unfall versichert; es ist aber nicht erhoben, ob im Falle der Schädigung Dritter durch den Betrieb eine Haftpflichtversicherung besteht und von wem die Prämien bezahlt werden. Da es sich beim Betriebe einer Kraftfahrlinie um einen Gewerbebetrieb handelt, ist für die Frage des Unternehmertums von Wichtigkeit, wer etwa die Gewerbesteuer entrichtet. Zu berücksichtigen wäre noch die festgestellte Tatsache, daß Albert G. um Genehmigung der Kraftfahrlinie eingekommen, sein Gesuch aber, nachdem ihm vom Verein die Beförderung übertragen worden war, wieder zurückgezogen hat. Die Feststellung, ob nicht die Form des Betriebes bloß zum Schein gewählt wurde, und dem Verein es nicht um Erzielung eines Gewinnes aus dem Unternehmen zu tun war, er vielmehr sich nur mit den Vorteilen aus der Verbilligung der Fahrten begnügte, würde ebenfalls einen Beweisgrund für die maßgebende Frage bilden (s. OLG. Worms: RKraftf. 1928, 302; Kiel: RKraftf. 1928, 299). Das Urt. läßt endlich nicht ersehen, bis zu welchem Zeitpunkte überhaupt das Unternehmen betrieben wurde, ob der Betrieb noch in die Zeit nach dem 1. Nov. 1931 hineinragte, an welchem Tage das Kap. V Abt. IV der 3. NotVO. v. 6. Okt. 1931 in Kraft getreten ist. Soweit vor dem 1. Nov. 1931 die Linie im Betriebe war, war, wie die StrK. zutreffend darlegte, nach § 2 Abs. 2 StGB. das KraftfLinG. v. 26. Aug. 1928 als das mildere Gesetz anzuwenden, weil der § 8 KraftfLinG. nicht, wie der die gleiche Strafandrohung enthaltende § 31 Abs. 2 NotVO. die Möglichkeit der Einziehung des benutzten Fahrzeuges vorsieht.

(BayObLG., Urt. v. 12. Febr. 1912, RevReg. I Nr. 8/32.)

Oberlandesgerichte.

Berlin. a) **Zivilsachen.**

1. §§ 6, 12, 17, 22, 23 DevVO. v. 1. Aug. 1931; §§ 2, 4 1. DurchfVO. hierzu v. 12. Aug. 1931; Richtlinien für die Devisenbewirtschaftung v. 29. Dez. 1931. § 2 1. DurchfVO. ist auf Grund der Delegation des § 22 DevVO. rechtswirksam erlassen. Eine auf eine genehmigungsbedürftige Leistung gerichtete Klage ist bei mangelnder Genehmigung abzuweisen. †)

Die — im Ausland ansässige — Kl. besitzt zwei Wechsel v. 11. Febr. 1931, zahlbar am 15. Aug. 1931, Bezogener und Akzeptant die verklagte Stadtgemeinde. Nach der herrschenden deutschen Geldrechtslehre geht der Inhalt der Geldschuld auf Bargeldübereignung. Die Überweisung hat sich allerdings in weitem Ausmaß als ordentliche Erfüllungsart durchgesetzt. Aber dem Gläubiger wird nicht das Recht zuerkannt, eine bestimmte Zahlungsweise vom Schuldner zu verlangen. Das gilt auch für das Wechselrecht. Soweit indes die Bargeldübereignung zum Schutze des Geld- und Kreditwesens im Wege der Notgesetzgebung verboten ist, muß eine Ausnahme von dem Grundsatz zugelassen werden. Der Gläubiger darf in solchem Falle die Zahlungsweise beanspruchen, die das Gesetz gestattet. Vielleicht hat man auch schon dann, wenn der Schuldner — gleichviel mit Recht oder nicht — die Bargeldübereignung für unzulässig erklärt, das Verlangen nach einer anderen und zulässigen Zahlungsweise als begründet anzuerkennen. Für den vorliegenden Fall ist jedenfalls nach dem geltenden Devisennotrecht in Übereinstimmung mit dem LG. davon auszugehen, daß die Bekl. die Wechsel nicht durch Bargeldübereignung einlösen dürfen, weil die DevBewSt. die Erlaubnis dazu verweigert hat. Der Genehmigungsbescheid v. 10. Aug. 1931 ist nach den maßgeblichen Grundsätzen des Verwaltungsrechts wirksam widerrufen worden (vgl. RG. 106, 145). Die Bekl. würden sich, wenn sie dem Verbot zuwiderhandelten, einer strafbaren Handlung schuldig machen. Über Forderungen, die auf Reichsmark lauten, vor dem 4. Aug. 1931 entstanden sind und einer im Ausland ansässigen Person zustehen, darf nach den §§ 6 und 23 VO. des RPräs. v. 1. Aug. 1931 / 17. Nov. 1931, die in Art. 48 Abs. 2 RVerf. ihre gesetzliche Grundlage findet, nur mit schriftlicher Genehmigung der Stelle für Devisenbewirtschaftung verfügt werden. Um eine Verfügung handelt es sich auch bei der Erfüllung der Forderung. Zweifelhaft kann sein, ob sich das Verbot nur gegen den Gläubiger richtet und sich darauf beschränkt, ihm die Annahme der Leistung zu untersagen. § 2 d. 1. DurchfVO. der Reichsregierung i. d. Fass. des § 11 d. 6. DurchfVO. stellt diesen Zweifel jedenfalls dahin klar, daß auch die Erfüllungshandlung des Schuldners als Verfügung über die Forderung anzusehen und daher verboten und mit Strafe bedroht ist. Die rechtliche Grundlage für diese Vorschrift bildet § 22 VO. des RPräs. Denn darin wird die Reichsregierung ermächtigt, soweit sie es zur Erreichung der Zwecke dieser VO. für erforderlich hält, auch weitere Vorschriften über Beschränkungen und Verbote zu erlassen. Nach erkannter Lehre ist allerdings die Befugnis aus Art. 48 Abs. 2 RVerf. als solche nicht übertragbar (vgl. Anschütz, KommNote 9 zu Art. 48). Aber die weitere Ausgestaltung der in ihren allgemeinen Richtlinien feststehenden Maßnahmen darf der RPräs. der Reichsregierung überlassen (vgl. RGSt. 56, 165). Und darüber geht die Delegation in § 22 VO. nicht hinaus. Ebensowenig kann anerkannt werden, daß die Reichsregierung mit dem

---

Zu 1. Die Entscheidung ist von grundsätzlicher Bedeutung. Sie enthält eine Reihe wichtiger Feststellungen über die Geltung und Bedeutung der Devisenvorschriften:

1. Die weitgehende Delegation des § 22 DevVO. (jetzt § 42) hält sich in den zulässigen Grenzen. Die auf Grund dieser Ermächtigung erlassenen Vorschriften (z. B. § 2 d. 1. DurchfVO.) sind auch insoweit rechtswirksam, als sie nicht unmittelbar Devisenabflüsse verhindern, sondern der Durchführung des Stillhalteabkommens dienen, insbes. eine bevorzugte Sicherung oder Befriedigung von Außenseitern unmöglich machen sollen. — Diese Feststellung ist nicht so sehr für § 2 d. 1. DurchfVO. von Bedeutung, der sich — im Gegensatz zu der Meinung des KG. — in erster Linie gegen Kapitalflucht richtet, als für eine Reihe anderer Vorschriften in der neuen DevVO. und in den Richtlinien. Vgl. meinen Aufsatz oben S. 1995 zu III 5.

2. Die Richtlinien sind, soweit sie auf Grund von § 17 Abs. 1 Satz 3 (jetzt § 35 Abs. 1 Satz 3) Ausnahmen von den Vorschriften der DevVO. vorsehen, RechtsVO. — Vgl. hierzu meine Ausf. JW. 1931, 3593.

3. Eine Genehmigung der DevBewSt. kann als Verwaltungsentscheidung, auch ohne daß neue tatsächliche Umstände eintreten, zurückgenommen werden. — Dieser Grundsatz kann allerdings nach Rspr. und Schrifttum nicht mehr gelten, wenn von der Genehmigung Gebrauch gemacht ist.

4. Eine auf Zahlung gerichtete Klage eines Ausländers gegen einen Inländer muß, da der Bekl. zur Leistung der Genehmigung

Verbot in §2 d. 1. DurchfVO. ihre Befugnisse aus der Delegation überschritten hat. Das gilt auch insoweit, als sich das Verbot gegen Bareinzahlung und Überweisungen auf inländische Konten der im Ausland oder Saargebiet ansässigen Personen richtet, obgleich die Transferierung dieser Guthaben in das Ausland wieder nur mit Genehmigung der DevBewSt. bewerkstelligt werden kann (§§7, 8 VO. des RPräs.). Allerdings verfolgt die VO. vornehmlich und in erster Linie das Ziel, der Kapitalflut zu begegnen und Sparsamkeit bei der Bewirtschaftung des Devisenvorrats zu sichern. Aber sie steht ersichtlich auch in engem Zusammenhang mit den Stillhalteverhandlungen, die mit ausländischen Gläubigern zur Prolongation ihrer kurzfristigen Kredite im Gange sind (vgl. §1 Abs. 2 und dazu Bernard: JW. 1931, 2277 und Hartenstein: JW. 1932, 316). Maßnahmen zum Schutze dieser Verhandlungen liegen im Rahmen der VO. Zu ihnen gehört aber die Vorschrift in §2 d. 1. DurchfVO., denn sie soll verhüten, daß Außenseiter eine vorzeitige und weitergehende Befriedigung oder Sicherung erhalten, als die verhandlungsbereiten Auslandsgläubiger, und dadurch die Verhandlungen stören (vgl. Bernard und Hartenstein a. a. O.). Der §2 Abs. 2 d. 1. DurchfVO. (i. d. Fass. des §11 d. 6. DurchfVO.) ist demnach als gültig anzuerkennen.

Die zivilrechtlichen Wirkungen des Verbots regelt die VO. des RPräs. in §12. Danach sollen alle Geschäfte nichtig sein, die gegen eine der Vorschriften in den §§3—11 VO. verstoßen. Soweit die DurchfVO. zu diesen Vorschriften Ergänzungen oder Erweiterungen vorsehen, muß das gleiche auch für alle Geschäfte gelten, die zu diesen Best. in der DurchfVO. im Widerspruch stehen. Allein zu beachten bleibt, daß nach §4 d. 1. DurchfVO. die Nichtigkeit nicht zum Nachteil von Personen geltend gemacht werden kann, die im Ausland ansässig sind oder den Sachverhalt nicht kannten, der die Nichtigkeit zur Folge hat. Die Bekl. machen sich hiernach zwar strafbar, wenn sie die Wechsel durch Barübereignung einlösen. Der im Ausland ansässigen Kl. gegenüber dürfte das Erfüllungsgeschäft indes nicht als nichtig behandelt werden. Die Auffassung, daß die Leistung durch Barübereignung unmöglich ist (so Hartenstein: JW. 1932, 319), trifft daher nicht zu. Sofern dem Verbot in §2 Abs. 1 d. 1. DurchfVO. (i. d. Fass. des §11 d. 6. DurchfVO.) überhaupt eine zivilrechtliche Wirkung beizulegen ist, kommt nur eine Veränderung in der Fälligkeit in Frage. Die Zahlungszeit würde auf ungewisse Zeit hinausgeschoben sein. Möglich ist aber auch die Auffassung, daß die Wirkungen des Verbots — abgesehen von den strafrechtlichen Folgen — lediglich auf prozessualem Gebiet liegen. Alsdann würde die Forderung durch den Mangel der Genehmigung in Bestand und Fälligkeit nicht berührt werden, so daß auch — anders als bei einer Stundung — der Zinsenlauf weitergehen würde, aber dem Gläubiger bliebe der Rechtsschutz versagt, weil mit der Genehmigung eine prozessuale Voraussetzung für den Erlaß eines ihm günstigen Sachurteils fehlen würde. Ob die eine oder die andere Auffassung zutrifft, kann hier auf sich beruhen. Einer Klage, die schlechthin auf Zahlung und damit auf Bargeldübereignung gerichtet ist, muß in jedem Falle der Erfolg versagt bleiben; sie wäre — je nachdem man der Genehmigung zivilrechtliche oder prozessuale Wirkung beilegt — bei mangelnder Genehmigung als unbegründet oder als unzulässig abzuweisen. Die Auffassung, daß der Mangel erst in der Vollstreckungsinstanz Beachtung finden dürfe, ist abzulehnen. Sie kann schon deshalb nicht richtig sein, weil sie zu dem Ergebnis führen würde, daß der Zivilrichter den Schuldner zur Vornahme einer mit Strafe bedrohten Erfüllungshandlung verurteilen müßte. Jedenfalls ist sie aber unvereinbar mit der Vorschrift im §8 d. 7. DurchfVO., die dem Gericht die Pflicht auferlegt, in Prozessen um eine genehmigungsbedürftige Leistung auf Antrag einer Partei die Aussetzung anzuordnen, bis die Entscheidung der DevBewSt. ergeht. Darin kommt zum Ausdruck, daß die Versagung der Genehmigung schon im Prozeßverfahren als — materielles oder prozessuales — Hindernis für eine Verurteilung des Schuldners behandelt werden soll.

Bei dieser Rechtslage darf die Kl. das Verlangen stellen, daß die Wechsel von der Bekl. durch Überweisung (Bareinzahlung) auf ein Bankkonto bei einer inländischen Bank eingelöst werden, sofern diese Zahlungsweise nach dem Devisennotrecht unabhängig von einer Genehmigung der Stelle für Devisenbewirtschaftung zulässig ist. Der Präs. des LFinA. Berlin hat auch die Genehmigung hierzu verweigert und damit zum Ausdruck gebracht, daß er sie für notwendig hält. Dem ist aber nicht beizutreten. Nach der Regel in §2 Abs. 1 d. 1. DurchfVO. (i. d. Fass. des §11 d. 6. DurchfVO.) bedarf der in Deutschland ansässige Schuldner eines im Ausland oder im Saargebiet ansässigen Gläubigers auch dann der Genehmigung, wenn er zur Tilgung der Schuld Reichsmarkbeträge auf ein inländisches Konto des Gläubigers durch Bareinzahlungen, Überweisungen oder in sonstiger Weise gutschreiben lassen will. Aber die Richtlinien des RWiM. lassen für Wechselzahlungen eine Ausnahme zu. Die Vorschrift findet sich in Abschn. II Abs. 30 Satz 1 der Richtlinien i. d. Fass. der 2. Ergänzung v. 29. Dez. 1931 (DRAnz. Nr. 303). Bei dieser Vorschrift handelt es sich nicht lediglich um eine Verwaltungsanweisung für die LFinA. als Stellen für Devisenbewirtschaftung (§17 Abs. 1 Satz 1 VO. des RPräs.); sie wendet sich vielmehr rechtssatzmäßig an die Bürger und hat mithin den Charakter einer RechtsVO. Ihre rechtliche Grundlage findet sie im §17 VO. des RPräs. v. 1. Aug. 1931 / 17. Nov. 1931, der dem RWiM. die Befugnis einräumt, im Einvernehmen mit dem RFM. und dem Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft Richtlinien für die Maßnahmen der LFinA. (als Stellen für die Devisenbewirtschaftung) aufzustellen und dabei Ausnahmen von den Vorschriften der DevVO. vorzusehen. Der Tatbestand der Ausnahmevorschrift in II, 30 Satz 1 der Richtlinien ist im vorliegenden Fall gegeben.

(KG., 13. ZivSen., Urt. v. 7. April 1932, 13 U 428 32/68.)

*

Jena.

2. §93 BGB. **Räder und Reifen eines modernen Kraftwagens sind nicht wesentliche Bestandteile des Wagens.**

Die Räder und Reifen, an denen sich die Firmen M. H. und C. das Eigentum vorbehalten haben, sind durch die Verbindung mit dem Lastkraftwagen nicht wesentliche Bestandteile dieses Wagens i. S. des §93 BGB. geworden. Es kommt i. S. dieser Vorschr. allein auf die Zerstörung oder Veränderung der Bestandteile, nicht etwa der ganzen zusammengesetzten Sache an. Sind die Bestandteile nach ihrer Trennung noch in ihrer bisherigen Art wirtschaftlich auszunutzen, sei es auch, daß sie zu diesem Zweck erst wieder mit anderen Sachen verbunden werden müssen, so sind sie nicht wesentliche Bestandteile. Das gilt z. B. für Räder und Deichsel eines gewöhnlichen Wagens (vgl. RGRKomm., 6. Aufl. 1928, Anm. 3 zu §93; RG. 62, 409). Um so mehr muß es für Räder und Reifen eines modernen Kraftwagens gelten, deren Trennung vom Wagen etwas Alltägliches ist. Sind sie aber nicht wesentliche Bestandteile, so ist durch ihre Verbindung mit dem Wagen die Verkl. und dann die Kl. nicht nach §947 BGB. Eigentümerin der Räder und Reifen geworden. Der Eigentumsvorbehalt der Firmen M. H. und C. ist durch die Verbindung nicht erloschen.

(OLG. Jena, 2. ZivSen., Urt. v. 8. Juli 1930, 2 U 433, 456/30.)

Mitgeteilt von OLGR. Dr. Rittweger, Jena.

*

Köln.

3. §138 BGB.; §6 AbzG. v. 16. Mai 1894.

1. **Sittenwidrigkeit von Autofinanzierungsverträgen. Absatzfinanzierung und Kundenfinanzierung.**

2. **Das AbzG. ist in seiner Anwendung nicht auf**

---

bedarf und eine Leistung ohne Genehmigung eine verbotene Handlung wäre, abgewiesen werden, wenn die Genehmigung fehlt. Das Fehlen der Genehmigung ist nicht erst in der Vollstreckungsinstanz zu berücksichtigen. — Allerdings kann die Begründung, die das KG. für diese an sich richtige Feststellung gibt, nicht befriedigen. Ich darf gegenüber der Konstruktion des Verbotes als einer Hinausschiebung der Fälligkeit und gegenüber den aus §4 d. 1. DurchfVO. (jetzt §29 Satz 3) hergeleiteten Einwendungen auf die Ausführungen von Müller oben S. 1997ff. verweisen.

5. Ist durch die Vorschriften der Devisenbewirtschaftung die gewöhnliche Erfüllung einer Geldschuld durch Bargeldüberweisung verboten (z. B. weil die DevBewSt. nur die Zahlung auf ein Sperrkonto bei einer Devisenbank gestattet hat), so kann der Gläubiger nach Treu und Glauben die vom Gesetz bzw. der DevBewSt. gestattete Zahlungsweise beanspruchen.

6. Auch die Erfüllungshandlung des Schuldners ist im Sinn der Devisengesetzgebung eine Verfügung über die Forderung. — In diesem Zusammenhang verkennt allerdings das KG. das Verhältnis von §6 Nr. 3 DevVO. und §2 d. 1. DurchfVO. (jetzt §13 Abs. 3 und §14 Abs. 2). §2 d. 1. DurchfVO. stellt nicht eine Erläuterung des Verfügungsbegriffs, sondern — worauf schon die einleitenden Worte „über die Vorschriften des §6 hinaus" hinweisen — eine wesentliche Erweiterung dieser Vorschrift dar. Während sich §6 Nr. 3 nur auf „alte" Forderungen bezieht, für die jede Form der Verfügung von der Genehmigung abhängig gemacht wird, besteht für §2 d. 1. DurchfVO. diese zeitliche Schranke nicht. Durch diese Vorschrift wird eine bestimmte Art der Leistung auch bei neuen Forderungen verboten. (Dieses Verbot ist inzwischen durch §3 d. 10. DurchfVO. und §3 d. 12. DurchfVO. — jetzt §§13 Abs. 2 Halbsatz 2 und 14 Abs. 1 — wesentlich erweitert worden, so daß nunmehr jede Form der Leistung auch aus einer „neuen" Forderung der Genehmigung bedarf.) Deshalb ist auch die Entsch. des KG. im Ergebnis unrichtig: Die in II 30 der Richtlinien gemachte Ausnahme gilt nur für das Verbot des §2 d. 1. DurchfVO., also für neue Forderungen, nicht auch für das Verbot des §6 Nr. 3, also für alte Forderungen. Für diese, insbes. wenn sie aus Finanzkrediten entstanden sind (vgl. II 30 Satz 2 der Richtlinien), soll der Stillhaltegrundsatz durchgreifen, auch soweit sie die Form von Wechseln haben.

RegR. Dr. Hartenstein, Berlin.

das Rechtsverhältnis zwischen Verkäufer und Erwerber beschränkt. Seine Geltung erstreckt sich auch auf die Rechtsbeziehungen zwischen dem Erwerber und Dritten, sofern es sich um verhüllte Abzahlungsgeschäfte handelt. Das Gesetz findet auf den bei der Absatzfinanzierung auf Veranlassung des Verkäufers zwischen Käufer und Finanzierungsinstitut abgeschlossenen Vertrag Anwendung, durch den der Käufer gegenüber dem Institut im Kaufvertrag nicht vorgesehene Verpflichtungen übernimmt.

Die Bekl. kaufte bei der Firma P. einen gebrauchten Citroen-Wagen zum Preise von 2200 ℳ, auf dem sie 500 ℳ anzahlte. Die Kl. finanzierte das Geschäft auf Antrag der Verkäuferin hin. Die Bekl. unterzeichnete einen Finanzierungsvertrag, durch den sie sich verpflichtete, den kreditierten Betrag in Höhe von 1882 ℳ in 12 Monatsraten durch Einlösung der akzeptierten Wechsel an die Kl. abzuführen. In dem Vertrage wurde das Eigentum an dem Fahrzeug bis zur restlosen Zahlung des Kaufpreises an die Kl. übertragen. Falls die Bekl. ihren Verpflichtungen nicht nachkomme, sollte die Kl. berechtigt sein, sich den unmittelbaren Besitz des Fahrzeuges zu verschaffen, der gesamte Restbetrag der Forderung sollte fällig werden und die Kl. das Fahrzeug versteigern lassen oder freihändig verwenden dürfen. Der Erlös sollte auf Entschädigungsansprüche der Kl. angerechnet werden.

Die Bekl. hat in der Folgezeit keine Wechsel eingelöst. Der Wagen wurde ihr von der Firma P. im Auftrage der Kl. fortgenommen. Der Wagen wurde von der Kl. später verkauft. Die Kl. hat gegen die Bekl. auf Zahlung Klage erhoben.

Es ist die Frage, ob die einschlägigen Best. des Finanzierungsvertrages rechtgültig sind. Die Frage der Sittenwidrigkeit von Finanzierungsverträgen, die den Ankauf eines Kraftwagens auf Kredit ermöglichen sollen, ist in der Rspr. in letzter Zeit mehrfach zur Erörterung gelangt. In RG. 128, 254[1]) ist ein solcher Finanzierungsvertrag als unsittlicher Kneblungsvertrag bezeichnet worden, insbes. im Hinblick auf die nach den ganzen Verhältnissen unangemessene Höhe der monatlich zu entrichtenden Teilzahlungen, bei denen von vornherein mit der Wahrscheinlichkeit habe gerechnet werden müssen, daß der Käufer sie nicht immer pünktlich werde aufbringen können. RG. 131, 213 ff.[2]) macht die Annahme der Sittenwidrigkeit von der Feststellung besonders drückender und nach den Verhältnissen unbilliger Vertragsbestimmungen abhängig. Auch unter Berücksichtigung der in diesen Entsch. angeführten Gesichtspunkte vermag der Senat den hier vorl. Finanzierungsvertrag nicht als sittenwidrigen Knebelungsvertrag anzusehen. Der von der Bekl. monatlich zu zahlende Betrag war nicht besonders hoch und kann nicht als eine unangemessen schwere Belastung angesehen werden, der Gewinn, den die Kl. bei pünktlicher Einlösung der Wechsel erzielte, betrug 10% der kreditierten Summe und stand nicht außer Verhältnis zu dem Wagnis. Einzelne Vertragsbedingungen erscheinen zwar hart, bedenklich ist insbes., daß unter Verletzung der Verpflichtungen, die die Verpflichtung zur Herausgabe des Fahrzeuges und die Fälligkeit der Restforderung begründen, auch verhältnismäßig geringfügige Verstöße und als sog. Vermögensverfall Vorgänge aufgeführt sind, die nicht notwendigerweise auf einem Verschulden der Bekl. beruhen müssen. Weiter erscheinen auch Einzelheiten der Verkaufsklausel bedenklich. Es bedarf jedoch keiner näheren Prüfung, ob einzelne dieser Best. sittenwidrig und nichtig sind, da sie aus dem sonstigen Vertragsinhalt herausgelöst werden können, für diesen auch nicht wesentlich sind, so daß ihre Nichtigkeit nicht dazu führen könnte, den gesamten Vertrag als nichtig anzusehen. Für den vorl. Fall sind diese Einzelbestimmungen auch ohne Bedeutung, da die Bekl. keinen Wechsel eingelöst und somit ihre Verpflichtungen hartnäckig unbeachtet gelassen hat. Es ist jedoch weiterhin zu prüfen, ob nicht dem Anspruch der Kl., die von der Bekl. Vertragsleistungen verlangt, obwohl sie den Kraftwagen zurückgenommen und für sich verwertet hat, die Abzahlungsgeschäfte v. 16. Mai 1894 (RGBl. 450) entgegenstehen.

Diese Frage ist zu bejahen. Die Finanzierung eines Teilzahlungsgeschäftes kann in doppelter Weise erfolgen, einmal als Absatzfinanzierung in der Weise, daß das Finanzierungsinstitut dem Verkäufer den Betrag des vom Käufer geschuldeten Restkaufpreises vorschießt und sich dafür die Rechte des Verkäufers gegen den Käufer abtreten läßt oder als Kundenfinanzierung, bei der das Finanzierungsinstitut dem Käufer ein Darlehen gibt, indem es für ihn den geschuldeten Restkaufpreis bezahlt und sich im übrigen durch die Best. des zwischen ihm und dem Käufer abgeschlossenen Vertrages, durch den auch die ratenweise Zurückzahlung des Darlehens näher geregelt wird, sichert. Im vorl. Falle liegt keine dieser üblichen Vertragsformen rein und unverdeckt vor. Die Kl. hat vielmehr zwei Verträge abgeschlossen. Zunächst einen Vertrag mit der Verkäuferin und einen weiteren Vertrag mit der Bekl. Ein Vertrag zwischen der Kl. und dem Verkäufer ist vorhergegangen, der Vertrag mit der Bekl. stellt lediglich eine Ergänzung dieses ersten Vertrages dar. Dies muß aus den Eingangsworten des Vertrages mit der Bekl. entnommen werden, die besagen, daß die zwischen der Firma P. und der Bekl. getroffenen Abmachungen dadurch wirksam geworden seien, daß die Kl. den Antrag der Firma P. auf Finanzierung des Verkaufs an die Bekl. bewilligt habe. In dem Vertrage ist gesagt, daß das Fahrzeug auch zur Sicherung sämtlicher Ansprüche der Kl. gegen die Verkäuferfirma aus dem mit dieser geschlossenen Kreditvertrag, übertragen werde. Ferner heißt es: die Rückgewähr des Eigentums ist von restlicher pünktlicher Zahlung des Kaufpreises zuzüglich Kreditgebühr abhängig. Aus diesen Vertragsbestimmungen ergibt sich, daß es sich um eine Absatzfinanzierung handelt. Der Verkäufer hat den Finanzierungsantrag gestellt, ihm ist der Kredit gewährt worden, die Verpflichtung des Käufers geht nach wie vor auf Zahlung des Kaufpreises und nicht auf Rückgewähr eines gewährten Darlehens. Denn man muß bei Auslegung der Vertragsbestimmungen berücksichtigen, daß diese offensichtlich bis in alle Einzelheiten überlegt sind und den Willen der Kl. klar zum Ausdruck bringen. Geht man aber hiervon aus, so hat die Kl. die Rechtsstellung einer Zessionarin des Verkäufers und enthält der Finanzierungsvertrag mit der Bekl. keine selbständige Begründung eines neuen Schuldverhältnisses, sondern bezweckt eine Sicherung der Kl. für ihre Ansprüche durch Aufnahme von Bedingungen, die im ursprünglichen Kaufvertrag nicht enthalten waren und dort auch nicht mit Rechtswirksamkeit vereinbart werden konnten.

Für eine solche Auffassung des Vertragsverhältnisses spricht auch das weitere Verhalten der Parteien. Der Bekl. ist überhaupt nicht zum Bewußtsein gekommen, daß die Kl. ihr Vertragsgegner wurde, sie wollte einen Kraftwagen auf Abzahlung kaufen, aber nicht mit einem Dritten einen Darlehensvertrag abschließen. Aber auch die Kl. ist, als die Bekl. die akzeptierten Wechsel nicht einlöste, nicht an diese herangetreten. Sie hat sich nur an die Verkäuferin gehalten, die die Wechsel eingelöst hat, bis sie in Vermögensverfall geriet. Erst dann hat sich die Kl. an die Bekl. gewandt. Noch in der Klageschrift stützt sich die Kl. lediglich auf Abtretung der Ansprüche aus dem Kaufvertrage. Erst im Laufe des Rechtsstreits hat sie sich auf den Finanzierungsvertrag mit der Bekl. berufen.

Die Kl. hat mithin durch Finanzierung des Absatzes und Abtretung der Ansprüche durch den Verkäufer der Bekl. gegenüber die Rechtsstellung des Verkäufers verlangt. Hiermit müssen auch, da die weiteren Voraussetzungen unbedenklich vorliegen, die Grundsätze des AbzG. auf das Rechtsverhältnis zwischen der Kl. und der Bekl. zur Anwendung gelangen. Es ist hierbei ohne Bedeutung, daß die Kl. sich das Eigentum nicht unmittelbar von der Verkäuferfirma hat übertragen lassen, sondern daß es mit Abschluß des Kreditvertrages zwischen Kl. und Verkäuferin auf die Bekl. übergegangen ist und von dieser auf die Kl. bis zur völligen Bezahlung des Kaufpreises übertragen worden ist. Denn die Verträge stehen wirtschaftlich in so engem Zusammenhang, daß sie als Einheit betrachtet werden müssen. Die Kl. hat nun unstreitig den Kraftwagen durch die Verkäuferin zurückgenommen. Dies gilt gem. § 5 Ges. v. 16. Mai 1894 als Ausübung des Rücktrittsrechtes. Die Kl. kann deshalb keine Ansprüche mehr aus dem Kaufvertrage und dem ihn ergänzenden Finanzierungsvertrag geltend machen.

Zu demselben Ergebnis würde man auch dann gelangen, wenn man in dem Finanzierungsvertrag einen selbständigen Vertrag erblicken würde, auf den die Klage unabhängig von dem Kaufvertrage gestützt werden könnte. Auch in diesem Falle würde ein verhülltes Abzahlungsgeschäft vorliegen. Nach § 6 AbzG. finden dessen Vorschr. auf Verträge Anwendung, welche darauf abzielen, die Zwecke eines Abzahlungsgeschäftes in einer anderen Rechtsform zu erreichen. Hierbei mag der Gesetzgeber zwar ursprünglich Verträge zwischen Gläubiger und Schuldner im Auge gehabt haben, die in einer anderen Rechtsform als der des Kaufes geschlossen worden sind, nicht aber an die Einschiebung eines Dritten in den Vertrag gedacht haben. Es ist jedoch vom Standpunkt des Ges., das den Schutz des zahlungsschwachen Käufers will, ohne Bedeutung, ob der Verkäufer oder ein Dritter sich die vom Ges. mißbilligten Rechte vom Käufer ausbedungen hat. § 6 ist deshalb grundsätzlich nicht auf das Rechtsverhältnis zwischen Verkäufer und Erwerber beschränkt (so Crisolli, Abzahlungsgeschäfte, 4. Aufl., S. 276 Anm. 55 unter Anführung der Rspr.). Auch RG. 131, 213 sagt, daß aus formeller Verschiedenheit zwischen Verkäufer und Finanzierungsinstitut im Hinblick auf § 6 AbzG. kein grundsätzliches Bedenken gegen die Anwendung dieses Ges. herzuleiten sei. Zwar stellt RG. 128, 254 die Frage der Anwendbarkeit des Ges. betr. die Abzahlungsgeschäfte darauf ab, daß der Finanzier sich des Verkäufers nur als Strohmann bediene, während RG. 131, 213 ff.[3]) die Anwendbarkeit des Ges. bei engem wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen Verkäufer und Finanzier bejaht, im übrigen die Frage offen läßt. Diese Entsch. betreffen Kundenfinanzierungsverträge. Über sie hinausgehend will Crisolli § 6 Anm. 64 ein ratenweise zurückzuzahlendes Darlehen zum Zweck des Ankaufs beweglicher Sachen stets als verhülltes Abzahlungsgeschäft behandeln, wenn durch die Hingabe des Darlehens wirtschaftlich das gleiche Ergebnis herbeigeführt wird, wie wenn die Sachen auf Abzahlung gekauft wären. Die Frage bedarf, soweit eine

[1]) JW. 1929, 1380. [2]) JW. 1931, 1178.

[3]) JW. 1931, 1178.

Kundenfinanzierung in Frage kommt, hier nicht der Entsch. Denn im vorl. Falle handelt es sich um eine Absatzfinanzierung. Diesen wirtschaftlichen Charakter verliert das Geschäft auch dann nicht, wenn der Käufer auf Veranlassung des Verkäufers einen besonderen Vertrag mit dem Finanzierungsinstitut schließt und in diesem Verpflichtungen, die durch den Kaufvertrag nicht begründet waren, übernimmt. Der Senat trägt keine Bedenken, auf solche Verträge das AbzG. anzuwenden. Denn der Umstand, daß das Finanzierungsinstitut, anstatt sich die Rechte des Verkäufers abtreten zu lassen, mit dem Käufer einen neuen Vertrag abschließt, der alle Vertragsbedingungen enthält, die früher bei Abzahlungsgeschäften üblich waren, denen jedoch das Ges. v. 16. Mai 1894 die Wirksamkeit genommen hat, beweist, daß die Absicht gerade dahin geht, durch Vereinbarung eines anderen Rechtsverhältnisses dem Käufer den Schutz des AbzG. zu nehmen und die Best. dieses Ges. zu umgehen. Die Ausstattung des vom Verkäufer in das Kaufgeschäft gebrachten Dritten mit eigenen Rechten gegenüber dem Verkäufer geschieht deshalb, um die Zwecke eines Abzahlungsgeschäftes auf anderem Wege zu erreichen. §§ 1—5 AbzG. sind somit nach § 6 entsprechend anzuwenden.

(OLG. Köln, 3. ZivSen., Urt. v. 9. März 1932, 3 U 10/32.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Max Mendel, Köln.

*

Marienwerder.

4. §§ 387, 273, 321 BGB. Das Rechtsverhältnis zwischen einer Wohnungsbaugenossenschaft und ihren Siedler- und Hauswärtern bis zur Auflassung des bereits übergebenen Hausgrundstücks. †)

Kl. ist eine Genossenschaft m. b. H., die bezweckt, Minderbemittelten gesunde und zweckmäßig eingerichtete Kleinwohnungen in eigens erbauten oder angekauften Häusern zu billigen Preisen zu verschaffen, und zwar unter Begrenzung ihres Geschäftsbetriebes auf den Kreis der Genossen. Sie errichtet Häuser, teils um sie an Genossen zu Eigentum zu überlassen, teils um sie an Genossen zu vermieten. Zu den Genossen, denen sie ein Haus zugesagt hat (Hausanwärter oder Siedlungsanwärter), gehört der Bekl., dem ein Haus zugewiesen worden ist.

Kl. hat bis zur Auflassung die Tragung sämtlicher Lasten, insbes. der Hypotheken, übernommen. Dafür hat sie mit dem Bekl. vereinbart, daß dieser bis zur Auflassung als Entschädigung für die Benutzung gewisse monatliche Zahlungen an sie zu errichten habe. Sie verlangt Leistung der rückständigen Zahlungen.

Das OLG. hat verurteilt.

Die Aufrechnung mit den Verwendungsansprüchen des Bekl. greift nicht durch. Die Kl. hat ihm zugesagt, seine Aufwendungen auf das Grundstück sollten ihm auf den Kaufpreis angerechnet „bzw." der Wert solle ihm zurückerstattet werden, wenn er das Grundstück nicht übernehme. Danach kann er seinen Erstattungsanspruch nur gegen den Kaufpreis für das Grundstück verrechnen. Einen Anspruch auf bare Vergütung, mit dem er gegenüber der Klageforderung aufrechnen könnte, hat er nicht, es sei denn, daß er von der Übernahme des Grundstücks abstände. Das hat er aber bisher nicht getan, vielmehr beansprucht er auch jetzt noch Auflassung. Er kann demgegenüber nicht geltend machen, daß die wirtschaftliche Lage der Kl. sich verschlechtert habe, daß Konkurseröffnung drohe und daß deshalb sein Auflassungsanspruch gefährdet sei. Denn solange er seinen Auflassungsanspruch aufrechterhält, ist er darauf beschränkt, seine Verwendungen gegen den Kaufpreis zu verrechnen.

Er kann seine bis zur Auflassung geschuldeten monatlichen Zahlungen auch nicht unter Berufung auf § 321 BGB. verweigern. Die gesamten Abmachungen der Parteien bilden allerdings einen gegenseitigen Vertrag, durch den die Kl. zur alsbaldigen Überlassung des Hauses und zur demnächstigen Auflassung des Grundstücks, der Bekl. bis zur Auflassung zu monatlichen Zahlungen und später zur Entrichtung des Kaufpreises verpflichtet worden ist. Innerhalb dieses Vertragsverhältnisses stehen sich aber im Verhältnis von Leistung und Gegenleistung nur einerseits die Auflassung und der Kaufpreis, anderseits die vorläufige Gebrauchsüberlassung des Hauses und die vorübergehenden monatlichen Zahlungen des Bekl. gegenüber. Dem LG. ist daher darin beizutreten, daß die Auflassung nicht die Gegenleistung für die streitigen Wohnungsentschädigungszahlungen bildet. Das aus § 321 BGB. hervorgehende Recht zur Verweigerung seiner Zahlungen steht dem Bekl. also nicht deshalb zu, weil etwa sein Anspruch auf Auflassung infolge wesentlicher Verschlechterung in den Vermögensverhältnissen der Kl. gefährdet ist.

Immerhin beruht die Zahlungsverpflichtung des Bekl. und sein Auflassungsanspruch auf demselben rechtlichen Verhältnis. Es kommt daher in Frage, ob ihm nicht auf Grund des § 273 BGB. das Recht zusteht, mit seinen Zahlungen bis zur Auflassung zurückzuhalten. Indessen erkennt § 273 ein solches Zurückbehaltungsrecht doch nur insoweit an, als sich nicht aus dem Schuldverhältnis ein anderes ergibt. Der Ausschluß des Zurückbehaltungsrechts ergibt sich aus der Zweckbestimmung der Zahlungen des Bekl. Sie dienen dazu, der Kl., die trotz Übergabe des Grundstückes vom Bekl. die Lastentragung nicht verlangt hat, die Mittel zu beschaffen, um die Baukosten zu verzinsen und die Grundstücksabgaben zu tragen. Zur Abdeckung dieser ihrer fortlaufenden Verpflichtungen ist sie auf den regelmäßigen Eingang der Zahlungen des Bekl. angewiesen. Es handelt sich um ausgesprochene Zweckzahlungen, deren die Kl. zur Erfüllung der ihrerseits — und zwar im Interesse des Bekl. übernommenen — Verpflichtungen bedarf. Ein Ausbleiben dieser Zahlungen muß für ihren Fortbestand und die Erfüllung ihrer satzungsmäßigen Aufgaben verhängnisvolle Wirkungen haben. Sie hat gleiche Abmachungen mit sehr vielen Genossen getroffen. Die Zubilligung eines Zurückbehaltungsrechts an den Bekl. würde die Anerkennung eines gleichen Zurückbehaltungsrechts zugunsten dieser anderen Genossen nach sich ziehen und für ungewisse Zeit das Ausbleiben eines wesentlichen Teils der Einkünfte der Kl. und die Unmöglichkeit für sie zur Folge haben, ihren eigenen Verpflichtungen zu genügen. Es kann nicht anerkannt werden, daß die Parteivereinbarungen eine Auslegung hindern, die derartige Folgen ausschließt. Im Gegenteil spricht für eine derartige das Zurückbehaltungsrecht verneinende Auslegung, daß es sich um Abmachungen zwischen einer Genossenschaft und einem Genossen handelt. Es muß daher bei beiden Teilen ein auf Erreichung und Förderung der genossenschaftlichen Zwecke gerichteter Wille vorausgesetzt und eine Auslegung, die diese Zwecke fördert und ihre Vereitelung hindert, als i. S. auch des Bekl. liegend angesehen werden. Ähnlich wie RG. 83, 266 ff.[1]) ausgesprochen hat, daß ein Zurückbehaltungsrecht gegenüber dem Anspruch einer GmbH. auf Einzahlung des Stammkapitals dem Inhalt des Schuldverhältnisses widerspreche, besteht auch das vom Bekl. in Anspruch genommene Zurückbehaltungsrecht mit seinen für die Kl. lebenswichtigen Zahlungen nicht.

Nur eine weitere Folgerung ist es schließlich, daß ihm auch

Zu 4. Soweit die Entsch. Aufrechnungsbefugnis und Leistungsverweigerungsrecht verneint, liegt ihre Bedeutung auf tatbestandlichem Gebiet. Die Auslegung ist trotzdem nicht ohne Interesse, weil ähnliche Rechtsverhältnisse allerwärts bestehen.

Rechtlich interessant sind die Ausführungen über das Zurückbehaltungsrecht: Das OLG. kam gegenüber diesem Einwand mit der Zerlegung der Vertragsbeziehungen in zwei Gruppen nicht mehr aus. Es hat sich also zu rechtlichen Argumenten veranlaßt gesehen, die nicht nur keinesfalls verallgemeinert werden dürfen, sondern auch schon im Rahmen des zur Entsch. stehenden Falls nicht unbedenklich sind. Die Problematik kann hier nur kurz behandelt und wohl am besten dadurch veranschaulicht werden, daß man die Frage aufwirft, ob etwa dem Mieter ein Zurückbehaltungsrecht am Mietzins schon deshalb nicht zusteht, weil bekanntlich die Hauseigentümer die Mieteinnahmen zur Zahlung von Steuern und Hypothekenzinsen benötigen.

Man sieht: die Entsch. ist mit Vorsicht und Skepsis zu betrachten. Soweit es sich um die „Fortexistenz" der Kl. handelt, soweit die Erfüllung der der Kl. gegenüber ihren Gläubigern obliegenden schuldrechtlichen Verpflichtungen in Rede steht, ist die Entsch. unrichtig. Gläubiger und Schuldner bilden ja heute noch keine derartige Gemeinschaft, daß Rechte des Schuldners mit der Begr. präjudiziert werden können, der Gläubiger benötige das Geld. — Wenn das Urt. an einer Stelle darauf verweist, die Kl. müsse ihre Verpflichtungen im Interesse des Bekl. erfüllen, so ändert das nichts an der Sache. Dem Bekl. selbst steht die Entsch. zu, ob er es in Kauf nehmen will, daß durch die Ausübung des Zurückbehaltungsrechts im Ergebnis seine eigenen Interessen gefährdet werden; weder die Kl. noch das OLG. sind hier zur wohlmeinenden Fürsorge zuständig.

Bleibt die interessante Frage, ob der genossenschaftliche Charakter der Rechtsbeziehungen den Ausschluß des Zurückbehaltungsrechts zu begründen vermag. Der Entsch. muß hier zum Vorwurf gemacht werden, daß sie unklar ist. Der Hinweis auf die Unanwendbarkeit des Retentionsrechts bei der Einzahlung des Stammkapitals einer GmbH. ist schon angesichts § 19 Abs. 2 S. 2 GmbHG. nicht schlüssig. Hier liegt ja nicht eine auf Grund des Statuts oder eines eigentlich genossenschaftlichen Rechtsverhältnis begründete, sondern eine gewöhnliche obligatorische Verpflichtung des Bekl. vor. Er ist nichts weiter als gewöhnlicher Schuldner. Aus dem Korporativen ergibt sich aber nicht schlechthin ein Zwang zum Kooperativen. Die Entsch. hätte also näher ausführen und überzeugender argumentieren müssen, wenn sie dem Bekl. die zivilrechtlichen Befugnisse absprechen wollte.

RA. Dr. R. Bauer-Mengelberg, Heidelberg.

[1]) JW. 1914, 150.

das Recht zur Aufrechnung mit Schadensersatzforderungen wegen Verzögerung der Auflassung versagt werden muß. Auch ein derartiges Aufrechnungsrecht ist im Hinblick auf die Zweckbestimmung seiner Zahlungen und im Hinblick auf das Verhältnis der Parteien als Genossenschaft und Genosse als wegbedungen anzusehen. Die Abmachungen der Parteien über die fraglichen Zahlungen stehen unter dem Grundsatz, daß die Kl. die Beträge, die der Bekl. ihr zur Abdeckung ihrer laufenden Verpflichtungen schuldet, zwecks Ermöglichung ihrer Forterxistenz zunächst einmal erhalten muß und daß etwaige andere Streitigkeiten unabhängig davon auszutragen sind. Das gilt jedenfalls von derartigen Streitigkeiten, wie sie zwischen den Parteien hinsichtlich der Auflassung bestehen, bei denen es sich darum handelt, zu welchem Preise und mit welcher Finanzierung die Auflassung zu erteilen ist.

(OLG. Marienwerder, 2. ZivSen., Urt. v. 8. März 1932, **U U** 206/31.)

Mitgeteilt von AGR. u. LGR. Dr. v. Rozycki, Magdeburg.

Berlin. b) **Strafsachen.**

5. §§ 309, 308 StGB. Zum Begriff der Fahrlässigkeit bei Brandstiftung durch Unvorsichtigkeit beim Abfüllen von Benzin für Kraftwagen. „Offenes“ und „verwahrtes“ Licht in MineralölPolVO.

Der Angekl. ist zur Führung eines Personenkraftwagens berechtigt und kannte als solcher die Gefährlichkeit der leichten Entzündlichkeit von Mineralölgasen, zumal in der brandgefährlichen Situation einer Scheune und zu dieser Jahreszeit (Ende Juni) so gut, daß er dem Zeugen N. aufgab, an der Scheunentür stehenzubleiben, um die, vom Vorderrichter zutreffend als offenes Licht gewertete Sturmlaterne in der Hand zu behalten. Aus diesen Tatsachen ergibt sich die Voraussehbarkeit der Entzündungsmöglichkeit der in der festgestellten Situation sich bildenden Benzingase gerade für den Angekl., zumal als Kraftfahrer. Demgegenüber erscheinen die Ausführungen der Rev., die auf die Erfahrung des Angekl. als praktischer Landwirt, welch' letztere eine Sturmlaterne im regelmäßigen Betrieb der Landwirtschaft als „verwahrtes“ Licht ansehen, als rechtsirrig, da es sich hier um eine andere Sachlage, um die feuergefährliche und, wie oben festgestellt, dem Angekl. zumal als Kraftfahrer bekannte Situation beim Umfüllen von Benzin bei „offenem“ Licht handelt (§ 3 Abs. 9d PolVO. des OPräs. der Prov. Westfalen über den Verkehr mit Mineralölen und Mineralölmischungen v. 11. Jan. 1926, die zur Zeit der Tat in Geltung stand; vgl. aber auch gleichinhaltlich § 6 Abs. 1 PolVO. des OPräs. v. 15. Dez. 1930). Der Angekl. war um so mehr zur Vorsicht verpflichtet, als, wie das Vorderurteil festgestellt hat, er weiterhin sich von dem Zeugen N. dann noch den Tankeimer hat anreichen lassen, so daß der Zeuge noch näher an das beim Umfüllen offene Benzin herankommen mußte, wodurch die Entzündungsgefahr der Gase — auch wegen ihres größeren Gewichts gegenüber der Luft — gesteigert wurde. Der Angekl. durfte daher die Sturmlaterne nicht in eine derartige Nähe des Benzins als Gefahrquelle bringen bzw. bringen lassen; insbes. durfte er sie nicht aus dem Auge lassen, damit sie sich nicht in entzündungsgefährlicher Nähe oder Lage befand. Er hat danach die ihm obliegende und ihm auch bei seiner Sachkenntnis als Kraftfahrer insbes. mögliche Vorsicht und Sorgfalt insoweit außer acht gelassen, und hierdurch den Brand verursacht. Eine Überspannung des Begriffes der Fahrlässigkeit ist nicht zu erkennen.

(KG., 1. StrSen., Urt. v. 23. Febr. 1932, 1 S 66/32.)

Mitgeteilt von KGR. Dr. Stienen, Berlin.

*

6. § 366 Ziff. 10 RStGB. Anordnungen von Straßenverkehrspolizeibeamten.

Vorschriften von StraßVerkPolVO., die bestimmen, daß den „Anordnungen der Polizeibeamten, die zur Erhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung, insbes. der Sicherung des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen ergehen, Folge zu leisten“ ist, sind nach der ständigen Rspr. des KG. rechtsgültig. Eine nach § 366 Ziff. 10 RStGB. strafbare Zuwiderhandlung hiergegen hat aber zur Voraussetzung, daß die Anordnung des Beamten zur Erhaltung der Ruhe, Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen usw. objektiv ergangen ist, und daß der Beamte sich den Umständen nach auch zu seiner Anordnung im Verkehrsinteresse für berechtigt halten konnte.

Nach der inneren Tatseite muß der Täter die Anordnung des Beamten vorsätzlich oder fahrlässig nicht befolgt haben.

(KG., 1. StrSen., Urt. v. 19. April 1932, 1 S 169/32.)

Mitgeteilt von KGR. Dr. Stienen, Berlin.

*

Karlsruhe.

7. § 4 BadStraßVerkO. Sorgfaltspflicht des Fahrers eines Handkarrens.†)

Gegen ein besonderes Rechtsverbot hat der Angekl. nicht verstoßen. Nach § 4 BadStraßVerkO. besteht nur für bespannte Fuhrwerke eine Beleuchtungspflicht während der Dunkelheit und bei starkem Nebel. Zur Einhaltung der äußersten rechten Straßenseite war der Angekl. mit seinem Handkarren als langsam fahrendes Fuhrwerk nur innerhalb geschlossener Ortsteile verpflichtet, auf offener Landstraße genügte an sich die Einhaltung der rechten Straßenseite (§ 10 a. a. O.).

Dies verkennt die StrK. nicht, nimmt jedoch an, daß der Angekl. mit Rücksicht auf den lebhaften Verkehr mit seinem unbeleuchteten Handwagen eine Gefahr für rasche in gleicher Richtung fahrende Wegbenutzer, insbes. Kraftfahrzeuge, gebildet habe und daß er daher, über die Vorschriften der StraßVerkO. hinaus, die äußerste rechte Seite der Straße hätte einhalten sollen; er hätte auch voraussehen können, daß durch das Unterlassen der Beleuchtung und die Nichteinhaltung der äußersten rechten Wegseite ein Zusammenstoß mit einem Kraftfahrzeug herbeigeführt werden könnte.

Die Frage, ob der Angekl. die Vorstellung vom Erfolg seiner Handlung haben konnte, ist nach den subjektiven Fähigkeiten zu be-

---

Zu 7. I. Auffallend ist der Unterschied, der zwischen der Sorgfaltspflicht eines Handkarrenfahrers und derjenigen eines Kraftwagenführers gemacht wird. Man wird nicht fehlgehen in der Annahme, daß die Angehörigen beider Berufskreise aus den gleichen Bevölkerungsschichten stammen; an ihre Intelligenz, ihre Überlegungskraft und allgemeinen Kenntnisse und Erfahrungen wird man den gleichen Maßstab anzulegen haben. Deshalb wird man im allgemeinen jedenfalls einen Handkarrenschieber nicht von dem Vorwurf ganz groben Verschuldens freisprechen können, wenn er in der Dunkelheit mit seiner unbeleuchteten Karre sich auf die Straße begibt, und sich dann nicht einmal auf der äußersten rechten Seite der Fahrbahn hält.

Es bedarf nicht erst einer polizeilichen Vorschr., um jeden Wegebenutzer auf das gefährliche eines solchen Unterfangens aufmerksam zu machen. Denn was ein Kraftwagenführer hierüber weiß, weiß auch ein Handkarrenschieber; auch einen Kraftwagenführer hielte ich für verpflichtet, sein langsam fahrendes Fahrzeug bei Dunkelheit zu beleuchten und ganz rechts damit zu fahren, auch wenn das nicht ausdrücklich gesetzlich vorgeschrieben wäre, denn es handelt sich hierbei nicht um eine dem Kraftwagenverkehr eigentümliche Angelegenheit, sondern um Dinge, die für jeden Straßenbenutzer in Betracht kommen. Ich bin auch der Überzeugung, daß der Karrenschieber nicht etwa deshalb unbeleuchtet und in der Mitte der Fahrbahn sich bewegt hat, weil ihm das durch die Polizei nicht verboten war, sondern weil er gedankenlos und ohne Überlegung seinen Weg dahin „gedöst“ ist. Gerade solche Leute sind aber, wie die StrK. mit vollem Recht angenommen hat, eine große Gefahr für den Verkehr, und zwar eine viel größere als ein sich schnell fortbewegender Kraftwagen. Deshalb hätte es eine außerordentlich große erzieherische Wirkung gehabt, wenn die Rev. des Angekl. verworfen worden wäre; sein Freispruch wird unheilvolle Folgen haben, weil nun jeder Karrenschieber, der sich ebenso töricht wie der Angekl. benimmt, und von diesem Urt. erfährt, sich darauf berufen kann, daß eine solche Torheit gerichtlich als erlaubt bestätigt ist.

Das Urt. beweist auch aufs Neue, wie unglückselig der Zustand in Deutschland ist, wo jedes Land, jede Provinz, jede Stadt, jede Gemeinde das Recht hat, selbständig Verkehrsvorschriften zu erlassen. Denn eine große Reihe von Ländern besitzen Best., nach welchen das Verhalten des Karrenschiebers strafbar gewesen wäre; grenzen nun zwei Bezirke mit verschiedenen Vorschr. aneinander, glaubt irgend jemand, daß der Karrenschieber, der im Lande A. unbeleuchtet in der Mitte der Straße fahren darf, an der Landesgrenze haltmacht, eine Laterne anzündet (die er wahrscheinlich gar nicht hat) und nun scharf rechts im Lande B. fährt?

Unglückselig ist also auch der Zustand, daß in Deutschland nicht überall für gleichliegende Verhältnisse die gleichen Best. bestehen.

Erstrebenswert wäre es, daß überhaupt alle Einzelheiten in den Verkehrsvorschriften verschwänden, und die Gesetzgebung sich auf einige wenige Richtlinien beschränkte. Denn es gibt unzählig viele Fälle, in denen der Täter zwar nicht gegen den Buchstaben irgendeiner Strafbestimmung, wohl aber gegen allgemeine Erfahrungsgrundsätze verstoßen hat, die man selbst bei dem ungebildetsten Wegebenutzer als bekannt voraussetzen darf und muß.

II. Daß die subjektiven Fähigkeiten den Angekl. bei der Prüfung der Frage nach dem Verschulden eine große Rolle spielen, ist auch meine Ansicht; ich möchte wünschen, daß dieser Gesichtspunkt auch vom RG. bei der Aburteilung eines Kraftfahrers beachtet würde, und man nicht, wenigstens zwischen den Zeilen, immer wieder lesen müßte, der Kraftwagenführer könne sich nicht darauf berufen, daß auch er nur ein unvollkommener Mensch, aber nicht eine Idealgestalt sei.

RA. Dr. Bruno Louis, Hamburg.

urteilen und liegt im wesentlichen auf tatsächlichem, der Rev. verschlossenem Gebiet. Ob hiergegen der Angekl. die Vorstellung vom Erfolg dazu hätte benützen sollen, sein Handeln anderweit einzurichten, unterliegt der objektiven Nachprüfung der Rev.

Da der Angekl. ein besonderes Rechtsverbot nicht übertreten hat, ist zu prüfen, ob er „durch seine Handlungsweise die durch das menschliche Zusammenleben allgemein gebotene billige Rücksicht auf Gesundheit und Leben" der andern, schnelleren Wegebenutzer vernachlässigt hat (vgl. RGSt. 57, 172). Der Sachverhalt weist keine besonderen Umstände auf, die eine solche Verpflichtung zur Beleuchtung des Handwagens und zur Einhaltung der äußersten rechten Straßenseite der Straße im gegebenen Fall begründen können, insbes. kann der lebhafte Verkehr auf der Straße für sich allein eine solche Verpflichtung nicht hervorrufen, da diesen Umstand als Regelfall die Bestimmungen der StraßVerkO. bereits berücksichtigen. Andererseits durfte der Angekl., für den selbst die Einhaltung der äußersten rechten Straßenseite mit Unbequemlichkeiten verbunden gewesen wäre, damit rechnen, daß die in gleicher Richtung fahrenden schnelleren Wegebenutzer bei vorschriftsmäßiger Beleuchtung und Anwendung pflichtmäßiger Sorgfalt ihn so rechtzeitig wahrnehmen mußten, daß ein Ausweichen unter Vermeidung eines Zusammenstoßes ohne weiteres möglich sei.

(OLG. Karlsruhe, StrSen., Urt. v. 1. April 1932, SM 36/32.)

Mitgeteilt von RA. Dr. Schüßler, Weinheim.

Landgerichte.

Berlin.

1. § 12 DurchfVO. a. F. VI; § 10 DurchfVO. a. F. VII (jetzt §§ 25, 26 DevVO.), §§ 793, 872 ff. ZPO.

1. Devisenbewirtschaftung und Verteilungsverfahren.

2. Fälle der Zulässigkeit der Anfechtung des Teilungsplans mit der sofortigen Beschwerde und Legitimation zur Einlegung des Rechtsmittels.

Die im Auslande ansässigen BeschwF. halten die Aufstellung des Teilungsplans und die Durchführung des Verteilungsverfahrens (§§ 872 ff. ZPO.) für unzulässig, weil eine entsprechende Genehmigung der DevBewSt. (§ 17 DevVO.) nicht beigebracht ist.

Der Annahme der Zulässigkeit der Beschwerde des Schuldners stehen auch sonst Bedenken nicht entgegen. Gerügt wird ein formeller Mangel des Verteilungsverfahrens. Denn als ein solcher stellt sich das Fehlen der Devisengenehmigung dar, wo diese erforderlich ist. Die Verletzung der für die Aufstellung des Teilungsplans geltenden sämtlichen Verfahrensvorschriften kann, wie die beschließende Vollstreckungsbeschwerdekammer dies in Übereinstimmung mit der in Rechtslehre und Rspr. herrschenden Ansicht (vgl. Stein-Jonas, Anm. 1 und Note 2 zu § 876 ZPO.) in ständiger Praxis annimmt, da der Teilungsplan die Natur einer Entsch. des VollstrGer. hat, mit der sofortigen Beschwerde (§ 793 ZPO.) gegen den Plan, und zwar nicht nur von den Verteilungsgläubigern, sondern sämtlichen am Verteilungsverfahren Beteiligten gerügt werden. Die Beschwerde steht deshalb insbes. auch dem Schuldner zu.

Das Rechtsmittel ist nicht begründet.

Zur Verteilung gelangen auf Grund von Mietzinsansprüchen des ausländischen Schuldners — und vor Juli 1931 erfolgten Pfändungen und Überweisungen — gezahlte und hinterlegte Mieten. Am Verteilungsverfahren sind als Verteilungsgläubiger beteiligt nur im Inland ansässige Personen mit Reichsmarkforderungen. Die Zuteilung des gesamten Liquidats ist an den an erster Stelle stehenden Gläubiger erfolgt.

Der Auffassung des Schuldners, daß es bei dieser Sachlage zur Aufstellung des Teilungsplans und Durchführung des Verteilungsverfahrens der Genehmigung der DevBewSt. bedürfe, kann nicht beigetreten werden.

Der Schuldner hat zur Begründung seiner Ansicht geltend gemacht: Durch das Verfahren, insbes. den Teilungsplan werde über den ihm eventuell gegen die Hinterlegungsstelle zustehenden Anspruch auf Auszahlung der Hinterlegungsmasse an ihn verfügt. Er bestreite aus den im Verteilungstermin vorgetragenen Gründen den Anspruch der Verteilungsgläubiger auf Auskehrung der Mieten an sie. Sein etwaiger Auszahlungsanspruch gegen die Hinterlegungsstelle unterliege aber, da die Masse 200 *RM* weit übersteige, den Beschränkungen des Devisennotrechts. Im einzelnen hat er sich in rechtlicher Hinsicht auf die §§ 6 Ziff. 3 DevVO., 12 d. 6. DurchfVO. und 10 d. 7. DurchfVO. bezogen.

Allein die Voraussetzungen dieser Bestimmungen liegen nicht vor, und es ist auch aus sonstigen Vorschriften des Währungsnotrechts eine Vollstreckungsbeschränkung im Sinne des Vortrags des Schuldners nicht abzuleiten.

§ 6 DevVO. bestimmt, soweit seine Anwendung vorliegend überhaupt in Frage kommen kann, in Ziff. 3, daß nur mit schriftlicher Genehmigung der DevBewSt. über Forderungen verfügt werden darf, die auf Reichsmark oder Goldmark lauten, vor dem 16. Juli 1931 entstanden sind und im Ausland oder im Saargebiet ansässigen Personen zustehen, und § 12 d. 6. DurchfVO. stellt ausdrücklich die im Wege der Zwangsvollstreckung getroffenen Verfügungen den Verfügungen i. S. des § 6 DevVO. gleich. Die Verteilung der Hinterlegungsmasse im Verteilungsverfahren und insbes. im Teilungsplan stellt jedoch, wie im Gegensatz zu den Ausführungen des Schuldners anzunehmen ist, eine solche Verfügung nicht dar. Das Wesen der Verfügung ist, daß dadurch unmittelbar, d. h. mit sog. dinglicher Wirkung auf ein Recht eingewirkt, es also übertragen, belastet, verändert oder aufgehoben wird. Dies ist aber hinsichtlich der Verteilung der Masse im Teilungsplan nicht der Fall. Der Plan legt die bestehende Rechtslage lediglich klar. Er hat nur feststellende und nicht rechtsgestaltende Wirkung. Erst die spätere Auszahlung des Liquidats ist eine Verfügung. Wenn der Plan auch für die spätere Auskehrung der zu verteilenden Masse maßgebend ist, so hat er danach mangels rechtsändernder Wirkung doch ebensowenig wie beispielsweise das zusprechende Urt. Verfügungscharakter. Die verfügungsbeschränkenden Vorschr. der § 6 Ziff. 3 DevVO., § 12 d. 6. DurchfVO. stehen deshalb der Zuteilung von Liquidaten an Inlandsgläubiger im Verteilungsverfahren gegen Auslandsschuldner und der gleichzeitig erfolgenden Aberkennung der Ansprüche anderer, auf die Masse Anspruch erhebender Inlands- oder Auslandsbeteiligter, somit der Verteilung der Masse im Plan in diesen Verteilungsverfahren allgemein nicht entgegen.

Auch § 10 d. 7. DurchfVO. greift nicht Platz. Nach der Best. ist, soweit ein Schuldner seine Leistung nach den Vorschr. der DevVO. oder der DurchfVO. dazu nicht ohne Genehmigung der DevBewSt. bewirken darf, die Zwangsvollstreckung nur zulässig, wenn die Genehmigung erteilt ist. Daß es zur Auszahlung der Mieten an ihn nach § 6 Ziff. 3 DevVO. der Genehmigung bedürfe, ist unerheblich. Denn eine Vollstreckung wegen eines solchen, ihm zustehenden Anspruchs steht hier nicht in Frage. Die Vollstreckung und in dieser das Verteilungsverfahren erfolgen vielmehr auf Grund von Forderungen der Inlandsgläubiger an den Auslandsschuldner.

Der BeschwF. zu 2 stützt seine Legitimation zur Beschwerdeerhebung auf den von ihm bereits im Verteilungstermin behaupteten Nießbrauch an dem Grundstück, für welches die Mieten entstanden und bezahlt sind. Damit macht er ein nach der ProzeßO. lediglich mit der Widerspruchsklage aus § 771 ZPO. zu verfolgendes, die Veräußerung hinderndes Recht an dem Gegenstande der Zwangsvollstreckung geltend. Er gehört deshalb nicht zu den am Verteilungsverfahren beteiligten Parteien (vgl. Stein-Jonas, Anm. I 2 zu § 872 ZPO.). Ihm steht aus diesem Grunde ein Beschwerderecht gegen den Teilungsplan und im Verteilungsverfahren ergehende Entsch. überhaupt nicht zu.

(LG. I Berlin, 9. ZK., Beschl. v. 23. April 1932, 209 T 682/32.)

Mitgeteilt von LR. Dr. Fritz Schultze, Berlin.

*

2. §§ 12 DevVO. a. F., 4 DurchfVO. a. F. I, 12 DurchfVO. a. F. VI, 10 DurchfVO. a. F. VII (jetzt §§ 25, 26, 29 DevVO.). Aus Verstößen gegen die Devisenbestimmungen herrührende Mängel von Vollstreckungen werden durch nachträgliche Einholung der Genehmigung der Devisenbewirtschaftungsstelle geheilt.

Die Kammer trägt kein Bedenken, diese ihre Praxis — über die Annahme der Heilbarkeit von Mängeln in den wesentlichen Vollstreckungsvoraussetzungen durch nachträgliche Behebung der Anstände — auf die Fälle der fehlenden Genehmigung der DevBewSt. bei Vollstreckungen entsprechend anzuwenden. Die Pfandverstrickung besteht selbst bei Unwirksamkeit der Pfändung auch hier, und die allgemeinen Erwägungen, die zur Rechtfertigung der herrschenden Ansicht über die Heilbarkeit von Mängeln in den wesentlichen Voraussetzungen der Zwangsvollstreckung führen, treffen auch hier in derselben Weise zu. Ob die Heilung Wirkung vom Zeitpunkt der Vornahme der Pfändung oder erst von dem der Nachbringung der Devisengenehmigung hat, kann hier dahingestellt bleiben. Denn in Frage steht lediglich die Zulässigkeit der Vollstreckungen und ihrer Fortsetzung überhaupt. Deshalb können die Rangverhältnisse unerörtert bleiben.

(LG. I Berlin, 9. ZK., Beschl. v. 27. April 1932, 209 T 905/32.)

Mitgeteilt von LR. Dr. Fritz Schultze, Berlin.

*

3. § 10 DurchfVO. a. F. VII (jetzt § 25 DevVO.). Hat die Devisenbewirtschaftungsstelle nach Prüfung des Sachverhalts im einzelnen Falle erklärt, daß es zur Vollstreckung der Devisengenehmigung nicht bedürfe, so erscheint die Durchführung der Vollstreckung auch ohne die Genehmigung zulässig.

Die Gläubigerin hat zur Rechtfertigung der Beschw. gegen die mangels Devisengenehmigung erfolgte Ablehnung der Pfändung und Überweisung eine Nachricht der DevBewSt. vorgelegt, inhalts deren es zur Beitreibung der zur Vollstreckung stehenden festgesetzten Kosten einer Devisengenehmigung nicht bedürfe, da diese ja nicht ins Ausland gingen. Es kann dahingestellt bleiben, ob dieser Auffassung beizutreten ist. Die Devisenbewirtschaftung bezweckt die staatliche Kontrolle des Devisenverkehrs und der Auslandszahlungen. Diesem gesetzgeberischen Zweck ist hier durch die Vorlage der Sache bei der

DevBewSt. Genüge geschehen, und die Vornahme der Vollstreckung wegen der Kosten kann deshalb nach der angeführten Bescheidung der Gläubigerin durch diese Stelle begründeten Bedenken nicht mehr unterliegen.

(LG. I Berlin, 9. ZK., Beschl. v. 22. Febr. 1932, 209 T 1459/32.)

Mitgeteilt von LR. Dr. Fritz Schultze, Berlin.

*

4. §§ 6 Ziff. 3 DevVO. a. F., 10 DurchfVO. a. F. VII, Ziff. II 22 Richtl. a. F. (jetzt §§ 13 Abs. 3, 25 DevisVO., Ziff. II 32 Richtl.). Devisenbewirtschaftung und Vollstreckung dinglicher Ansprüche.

Es handelt sich um die Vollstreckung eines rein dinglichen Anspruchs auf Zahlung dieses Betrages aus dem Grundstück (§§ 1113, 1147 BGB.). Die Hypothek ist bereits längere Zeit vor dem 16. Juli 1931 begründet. Gepfändet und überwiesen werden sollen nach diesem Zeitpunkt fällig gewordene bzw. fällig werdende Mietzinsansprüche, die der Schuldnerin angeblich aus der Vermietung des belasteten Grundstücks zustehen.

Die Anordnung der erbetenen Pfändung und Überweisung unterliegt an sich nach der Prozeßordnung keinen Bedenken. Denn der Hypothekengläubiger kann seine Befriedigung wegen des dinglichen Anspruchs aus den für diesen haftenden Mietzinsforderungen auch im Wege der Vollstreckung in das bewegliche Vermögen, also der Pfändung suchen (vgl. § 1147 BGB.).

Die Vollstreckung darf jedoch, wie das AG. zu Recht angenommen hat, nach den verfügungsbeschränkenden Vorschr. des Währungsnotrechtes nur mit Genehmigung der Stelle für Devisenbewirtschaftung erfolgen und ist, da eine solche Genehmigung nicht beigebracht ist, unzulässig. Nach §§ 10, 7 DurchfVO. VII v. 10. Nov. 1931 zur DevBewVO. v. 1. Aug. 1931 ist, soweit nach den Vorschr. dieser VO. oder der DurchfVO. ein Schuldner seine Leistung nicht ohne Genehmigung der DevBewSt. bewirken darf, die Zwangsvollstreckung nur zulässig, wenn die Genehmigung erteilt ist. Eine solche Genehmigung zur Leistung ist außer in den Fällen des § 2 DurchfVO. I v. 12. Aug. 1931 (i. d. Fass. des § 11 DurchfVO. VI v. 2. Okt. 1931), durch welche Vorschr. bestimmte Leistungen unmittelbar für genehmigungspflichtig erklärt sind, auch überall da erforderlich, wo die Verfügung über Forderungen nur mit der Genehmigung der DevBewSt. zulässig ist. Denn der Verfügungsbegriff des Währungsnotrechts muß mangels entgegenstehender besonderer Vorschr. in der allgemeinen Bedeutung des bürgerlichen Rechts verstanden werden, nach bürgerlichem Recht ist aber auch die Leistung auf die Schuld eine Verfügung, da sie ja das Erlöschen des Schuldverhältnisses zur Folge hat (vgl. § 362 BGB.). Genehmigungspflichtig und daher ohne Genehmigung unzulässig sind deshalb auch alle Vollstreckungen wegen der in § 6 Ziff. 3 DevVO. genannten Forderungen. Die Vorschr. bestimmt, daß nur mit schriftlicher Genehmigung der DevBewSt. über Forderungen verfügt werden darf, die auf Reichsmark oder Goldmark lauten, vor dem Inkrafttreten der VO. entstanden sind (vgl. hierzu jedoch auch § 1 DurchfVO. I) und im Ausland oder im Saargebiet ansässigen Personen zustehen. Zu diesen Forderungen gehören aber auch die dinglichen Hypothekenansprüche. Den Verfügungs- und Vollstreckungsbeschränkungen des § 6 Ziff. 3 DevVO., §§ 10, 7 DurchfVO. VII unterliegen deshalb auch die Vollstreckungen wegen solcher aus der fraglichen Zeit stammender dinglicher Hypothekenforderungen. Eine gegenteilige Auffassung stünde im Widerspruch zu dem ganz allgemein von „Forderungen“ sprechenden Wortlaut des § 6 Ziff. 3 DevVO. und trüge ferner auch dem Umstande nicht hinreichend Rechnung, daß der der Vorschr. zugrunde liegende gesetzgeberische Zweck in den Fällen der Vollstreckung der dinglichen Ansprüche ebenso wie in den sonstigen unter § 6 Ziff. 3 DevVO. fallenden Tatbeständen eine Verfügungsbeschränkung erheischt. Auch die Vollstreckungen wegen der vor dem 16. Juli 1931 begründeten dinglichen Ansprüche bedürfen darnach also grundsätzlich der schriftlichen Genehmigung der DevBewSt. Diese Auffassung wird auch vom RWiM. vertreten, indem in den Richtlinien II 22 bestimmt ist, daß als Forderungen i. S. des § 6 Ziff. 2 und 3 DevVO. auch Hypotheken und Grund- und Rentenschulden gelten. Die Vorschr. der Richtlinien hat somit nur den Charakter einer die bereits bestehende Rechtslage feststellenden Ausführungsanweisung und enthält keineswegs neues Recht, und es kann deshalb, wie hervorgehoben sei, nicht anerkannt werden, wenn in der Praxis zuweilen die Ansicht vertreten wird, daß die Best. eine über die Beschränkungen der DevBewVO. und der DurchfVO. hinausgehende weitere Beschränkung des Rechtsverkehrs in devisenrechtlicher Hinsicht enthalte und aus diesem Grunde als über die dem RWiM. in § 17 DevVO. für den Inhalt der Richtlinien erteilte Ermächtigung hinausgehend der rechtlichen Wirksamkeit entbehre.

(LG. I Berlin, 9. ZK., Beschl. v. 16. April 1932, 209 T 2912/32.)

Mitgeteilt von LR. Dr. Fritz Schultze, Berlin.

*

5. § 6 Nr. 3 DevVO. v. 1. Aug. 1931. Die Erteilung der Löschungsbewilligung ist eine „Verfügung“ i. S. des § 6 Nr. 3.

Unter Forderungen i. S. von § 6 Nr. 3 VO. des RPräs. über die Devisenbewirtschaftung v. 1. Aug. 1931 (RGBl. I, 421) sind auch Hypotheken zu verstehen; das ergibt sich aus den Richtlinien des RWiM. v. 29. Dez. 1931 zur VO. über die Devisenbewirtschaftung v. 1. Aug. 1931, II. Abschnitt Ziff. 22.

Da die Löschung der Hypothek auf Grund der Löschungsbewilligung des in Polen ansässigen Gläubigers erfolgen soll, die Erteilung einer Löschungsbewilligung aber eine Verfügung darstellt, ist eine Genehmigung der Stelle für Devisenbewirtschaftung zur Löschungsbewilligung erforderlich.

(LG. II Berlin, Beschl. v. 29. April 1932, 15 I 237/32.)

Mitgeteilt von RegR. Dr. Hartenstein, Berlin.

B. Arbeitsgerichte.

Reichsarbeitsgericht.

Berichtet von Rechtsanwalt Abel, Essen, Rechtsanwalt und Dozent Dr. Georg Baum, Berlin und Rechtsanwalt Dr. W. Oppermann, Dresden.

1. Ausgleichsquittung mittels eines Kopfvermerks auf der von den Arbeitern wöchentlich zu unterzeichnenden Lohnlisten. Ob die Ausgleichsquittung unter wirtschaftlichem Druck zustande gekommen ist, ist Tatfrage. †)

Wie das BG. feststellt, haben die Kl. bei ihrem Eintritt bei der Bekl. und dann zu Beginn der Kalenderjahre einen Vermerk folgenden Wortlauts unterschrieben: „Ich, der Unterzeichnete, bekenne hiermit durch meine Namensunterschrift, daß ich nach Empfang des bei meinem Namen vermerkten Betrages an die Firma F. G. keinerlei Ansprüche aus meinem Arbeitsverhältnis mehr habe und vollständig abgefunden bin.“ Dieser von den Kl. unterschriebene vorgedruckte Vermerk befindet sich am Kopfe jeder Seite der Lohnliste. Jede dieser Seiten ist für sämtliche Lohnzahlungen eines Kalenderjahres bestimmt. Über jede Wochenzahlung haben die Kl. dann nur noch durch ihre Namensunterschrift quittiert. Bei der letzten Lohnzahlung haben sie eine Quittung in der Lohnliste nicht mehr unterschrieben.

Das BG. faßt dieses Verfahren dahin auf, daß die Kl. durch Unterzeichnung des Kopfvermerkes ihren späteren, allwöchentlich geleisteten Unterschriften von vornherein haben die Auslegung geben wollen, daß die allwöchentliche Unterschrift jedesmal die Bedeutung einer Ausgleichsquittung haben solle, ist aber der Auffassung, daß diese Erklärungen der Kl., auch wenn sie hiernach an und für sich als Verzichtserklärungen anzusehen sein sollten, dennoch vorliegend unwirksam seien, weil sie unter wirtschaftlichem Druck erfolgt seien. Zwar möge man der Ansicht sein, so führt das BG. aus, daß rechtlich die Beweislast für das Vorliegen eines solchen, den Verzichtswillen ausschließenden wirtschaftlichen Druckes den Arbeitnehmer treffe. Jedenfalls spreche aber für das Vorliegen wirtschaftlichen Drucks eine starke tatsächliche Vermutung. Der Arbeitnehmer habe im allgemeinen keinen Anlaß, auf wohlerworbene Rechte gegenüber dem Arbeitgeber zu verzichten. Lebenserfahrung und die Erfahrung der ArbGBeh. ergebe, daß die Arbeitnehmer in aller Regel Ausgleichsquittungen

---

Zu 1. 1. Das RArbG. geht von der Auffassung aus, daß zwar ein nachträglicher Verzicht auf tarifliche Ansprüche möglich, aber — und zwar auch ein ausdrücklicher Verzicht — dann nicht wirksam sei, wenn er unter einem dem Arbeitgeber erkennbaren wirtschaftlichen Druck erfolgt sei. Das entspricht der nach einigem Schwanken jetzt vom RArbG. jetzt ständig festgehaltenen Rspr. (vgl. JW. 1930, 2728 und 1932, 434). Was dagegen zu sagen ist, hat der Unterzeichnete ebenda und JW. 1930, 3116 und im ArbG. 35, 553 ff. dargelegt.

2. Das es im wesentlichen Tatfrage ist, ob der Verzicht unter dem eben bezeichneten Druck erfolgt ist, ist gewiß richtig. Um so mehr erscheint der Hinweis nötig, daß die Beweiswürdigung des LArbG. zu Bedenken Anlaß gibt. Dieses meint, prima facie sei anzunehmen, daß ein Arbeiter, der auf Tariflohn verzichte, dies nur unter dem fraglichen Druck tue und verlangt daher vom Arbeitgeber die probatio diabolica des negativen Gegenbeweises. Ist aber nicht genau so gut wie solcher Druck auch möglich, daß „die schlechte Lage des Unternehmers den Arbeiter veranlaßt hat, seine eigenen Nöte hinter die des Unternehmens zurückzustellen und ... einen Teil des ihm erwachsenen ... Tariflohns ernstlich und endgültig aufzugeben“. Prüfung hierüber verlangt das RArbG. wörtlich ebenso JW. 1930, 2729 und ebenso in der JW. 1932, 434 Anm. Ziff. 3 Abs. 2 wörtlich mitgeteilten Entsch. Daß den Arbeiter gegenüber einer Ausgleichsquittung die

nur unterschrieben, wenn sie entweder vom Vorhandensein tariflicher Ansprüche keine Kenntnis hätten oder durch die Geltendmachung ihrer Ansprüche Nachteile in ihrer Stellung befürchteten. Gegenteilige Fälle bildeten durchaus die Ausnahme. Die Tatsache allein, daß die Kl. ein bis zwei Jahre lang die Quittungen unterschrieben haben, genüge an und für sich nicht, um einen wirtschaftlich freien Entschluß darzutun. Die Erfahrung lehre, daß die Arbeitnehmer auch nach mehrjähriger Betriebszugehörigkeit nicht den Entschluß aufbrächten, ihre Ansprüche geltend zu machen, sondern erst mit ihren Forderungen hervortreten, wenn ihnen gekündigt sei. Daß insbes. die beiden Kl. sich wirtschaftlich nicht frei gefühlt hätten, beweise auch die Tatsache, daß sie im Augenblick ihrer Entlassung die Unterzeichnung der (letzten) Quittung abgelehnt hätten. Hiernach sei es Sache der Bekl. gewesen, besondere Umstände darzutun, welche die Annahme eines wirtschaftlichen Druckes ausschlössen. Die Bekl. habe sich aber nicht einmal substantiiert auf die Behauptung der Kl. geäußert, daß sie ihre Kündigung befürchteten, geschweige denn Beweise für das Gegenteil angetreten, sich vielmehr nur auf den Standpunkt gestellt, daß die Kl. für das Vorliegen wirtschaftlichen Druckes Beweise antreten möchten.

Diesen Ausführungen des BG. tritt die Rev. mit Unrecht entgegen. Das BG. geht zutreffend davon aus, daß es nach der Rspr. des RArbG. zulässig ist, tarifliche Ansprüche nach Eintritt ihrer Fälligkeit zu erlassen, daß aber der Arbeitgeber dann nicht berechtigt ist, das Verhalten des Arbeitnehmers als ernsthaften Verzicht anzusehen, wenn der Arbeitnehmer erkennbar unter wirtschaftlichem Druck gehandelt hat. Die Rev. hat gegen diesen Ausgangspunkt Bedenken auch nicht erhoben, sondern meint nur, vom Vorliegen eines erkennbaren wirtschaftlichen Druckes könne hier keine Rede sein. Daß das nicht der Fall sei, gehe vielmehr am besten daraus hervor, daß der Kl. W., der bereits früher (vom 27. April bis zum 24. Aug. 1928) bei der Bekl. gearbeitet und auch damals den Kopfvermerk (Revers) in den Lohnlisten unterschrieben und allwöchentlich seine Unterschrift gegeben hatte, bei seinem Wiedereintritt ohne weiteres den Revers wieder unterschrieben habe. Die Unterzeichnung eines solchen Reverses habe den in der Branche der Bekl. üblichen Gepflogenheiten entsprochen. Das Hauptgeschäft in ihr spiele sich nämlich in den Sommermonaten ab, in denen die Fuhrgeschäfte wegen der vielen Obsttransporte nach Berlin und von den Bahnhöfen zur Zentralmarkthalle voll beschäftigt seien, während das Geschäft in den Wintermonaten sehr ruhig sei und kaum die Spesen abwerfe. Die Bekl. habe nun ihre Leute während der Wintermonate trotz des schlechten Geschäftsganges nicht entlassen, sondern sie ganzjährig beschäftigt und, um dies durchführen zu können, mit ihren Arbeitnehmern vor dem Dienstantritt eine Vereinbarung des in den Lohnbüchern festgelegten Inhalts getroffen. Es sei den Arbeitnehmern natürlich lieber gewesen, ein paar Mark weniger, als ihnen nach dem Tarif zustand, zu erhalten, dafür aber Aussicht auf eine Dauerstellung zu haben.

Diese Ausführungen der Rev., die in den bisherigen tatsächlichen Feststellungen keine Unterlage finden, sind in der RevInst. nicht mehr zu berücksichtigen; abgesehen davon, daß sie auch kaum geeignet sein würden, das Vorhandensein eines wirtschaftlichen Druckes zu widerlegen, vielmehr im Gegenteil selber darauf hinauslaufen, daß die Kl. die Reverse eben nur deshalb unterschrieben hätten, weil sie sonst befürchten mußten, in der stilleren Winterzeit ihre Stellung zu verlieren. Ein näheres Eingehen auf die tatsächlichen Verhältnisse ist aber im Rechtszuge der Rev. ohnehin nicht möglich. Die Frage, ob bei der Unterzeichnung einer Ausgleichserklärung ein wirtschaftlicher Druck auf den Arbeitnehmer ausgeübt worden ist, ist im wesentlichen Tatfrage. Dafür, daß das BG. bei ihrer Prüfung Rechtsgrundsätze verletzt hätte, ergeben die Gründe des angegriffenen Urt. keinen Anhalt. Insbes. hat das BG. bedenkenfrei noch ausdrücklich einen Umstand hervorgehoben, der nach seiner Auffassung beweist, daß die Kl. sich während der ganzen Zeit wirtschaftlich nicht frei gefühlt haben, nämlich die Tatsache, daß sie im Augenblick ihrer Entlassung die Unterzeichnung der (letzten) Quittung abgelehnt haben.

(RArbG., Urt. v. 14. Jan. 1931, RAG 649/30. — Berlin.) [B.]

*

2. § 6a ArbZVO. Die Arbeitszeitverordnung gilt auch für das Verkehrsgewerbe. Auch dort ist tariflich vorgesehene Mehrarbeit besonders zu entlohnen. †)

Vergeblich versucht die Rev. zunächst, die von Meissinger in „Das gesamte neue deutsche Arbeitszeitrecht nach dem Arbeitszeitnotgesetz“ 1927 (Verlag J. Heß, Stuttgart), S. 187 ff. (auch im ArbR. 1927, 603 ff., 974) vertretene Ansicht, daß das Verkehrsgewerbe überhaupt nicht unter die ArbZVO. falle, für sich zu verwerten. Sie ist aus ähnlichen Erwägungen, wie sie die den Sonderfall des § 6a ArbZVO. betr. Entsch. des RArbG. v. 28. März 1928, RAG. 107/27 (RArbG. 1, 333) enthält, schon deshalb abzulehnen, weil kein innerer Grund besteht, der den Gesetzgeber hätte veranlassen sollen, das Verkehrsgewerbe von der ArbZVO. ganz auszunehmen. Gegen eine derartige Ausnahmestellung des Verkehrsgewerbes spricht neben dem Wortlaut des Art. III der Anordnung v. 23. Nov./17. Dez. 1918 und seiner Stellung im System der ArbZVO. in der jetzt geltenden Fassung, auf die bereits die vorgenannte Entsch. verweist, auch der aus der Entstehungsgeschichte dieser Vorschrift hervorgehende Wille des Gesetzgebers. Wenn es insbes. in der Begr. zu der VO. v. 21. Dez. 1923 heißt: „Für das Verkehrsgewerbe ist Ziff. III der Anordnung (über die Regelung der Arbeitszeit gewerbl. Arbeiter) nach wie vor maßgebend. Diese Vorschrift bedeutet das Anerkenntnis, daß die Anordnung über den Achtstundentag auf die Arbeiterschaft dieser Betriebe nicht ohne weiteres anwendbar ist. An diesem Standpunkt hält auch der vorliegende Entwurf fest. Einer sinngemäßen Übertragung steht dagegen nichts im Wege; unter anderem kommt dabei der § 13 in Betracht, da die Ziff. III offen läßt, von welcher Seite gegebenenfalls die vorbehaltenen Anordnungen zu treffen sind“, so kann man daraus nicht mit Meissinger entnehmen, daß „auch die Begründung von der Nichtanwendbarkeit der ArbZVO. für die Betriebe des Verkehrsgewerbes ausgehe. Vielmehr rechtfertigen die in diesem Teil der Begründung vorkommenden Worte „nicht ohne weiteres“, „sinngemäßen Übertragung“ und „unter anderem“ eher die von der Rev. bekämpfte Auffassung, daß nach dem Willen des Gesetzgebers die ArbZVO. an sich auch auf das Verkehrsgewerbe

---

Beweislast bezüglich des Druckes trifft, sagt das RArbG. ausdrücklich JW. 1931, 1207 oben.

Das LArbG. scheint ferner davon auszugehen, daß ein in Unkenntnis tariflicher Ansprüche abgegebener ausdrücklicher Verzicht rechtsunwirksam sei. Das scheint allerdings das RArbG. 374/29: BenshSamml. VIII, 238 zu sagen. Aber in 429/29 (BenshSamml. VIII, 499) und 65/31 (BenshSamml. XIII, 96) schränkt das RArbG. dies durch die Fassung ein: „Verzichten kann man nur auf Ansprüche, deren Bestehen man kennt oder wenigstens für möglich hält.“ Heutzutage muß aber angenommen werden, daß jeder Arbeiter weiß, daß eventuell tarifliche Ansprüche in Frage kommen, daß er also „mit der Möglichkeit ihres Bestehens rechnet“ (Näheres darüber hat der Unterzeichnete im ArbG. 37, 201 ff. dargelegt).

3. Im übrigen werden die gegen obige Entsch. sprechenden Bedenken am besten durch folgendes Beispiel illustriert: Ein Fabrikant glaubt, die Herstellung eines Artikels falle unter Tarifposition 1 (Stundenlohn 1 ℳ), nicht unter Position 2 (Stundenlohn 1,20 ℳ). Auf Basis von 1 ℳ kalkuliert er seine Verkaufspreise. Um sicher zu gehen, läßt er sich von seiner Arbeiterschaft Ausgleichsquittungen unterzeichnen, die diese zwei Jahre lang ohne Widerspruch unterzeichnet. Dann, aber vor Ablauf der Verjährung, klagt die Arbeiterschaft (220 Mann) die Differenz ein, was je Mann und Woche 9,60 ℳ, also für zwei Jahre im ganzen erheblich mehr als 200 000 ℳ, ausmacht. Wenn obige Entsch. richtig ist, ist der Arbeitgeber ruiniert. Denn den dort verlangten Gegenbeweis kann er nicht führen. Gerade ein wahrer Freund des Tarifgedankens wird solche Überspannungen mit ernster Sorge betrachten. Vors. des LArbG. LGDir. Dr. Krönig, Hamburg.

Zu 2. Das Urteil behandelt die seit Erlaß der ArbZVO. von 1923 strittige und durch RArbG. v. 28. März 1928 — 107/27 — nur hinsichtlich des § 6a ArbZVO. entschiedene Frage, inwieweit die ArbZVO. auch für das Verkehrsgewerbe Anwendung findet. In der ArbZVO. von 1918 war die Frage durch Art. III wie folgt behandelt:

„Für die in Verkehrsgewerben, einschl. der Eisenbahn, Post- und Telegraphenverwaltungen, erforderlichen, durch die Zeitverhältnisse bedingten allgemeinen Ausnahmen von vorstehenden Vorschriften sind alsbald Vereinbarungen zwischen Betriebsleitungen und den Arbeitnehmerverbänden zu treffen. Sollten die Vereinbarungen nicht innerhalb zweier Wochen zustande kommen, bleiben weitere Anordnungen vorbehalten.“

Schon damals war die Frage zu stellen, ob der Art. III das Verkehrsgewerbe überhaupt von dem Grundsatz des Art. II, d. h. des 8-Stundentages, freistellen und unter Vorbehalt „weiterer Anordnungen“ die nach Lage der Dinge nicht mit starrem 8-Stundentag zu regelnde Arbeitszeit im Verkehrsgewerbe den tariflichen Vereinbarungen der Verbände überlassen wurde, oder ob unter Anwendung des Art. II für das Verkehrsgewerbe lediglich Ausnahmen zugelassen seien, die der starre 8-Stundentag der VO. von 1918, mit Ausnahme der beschränkten Fälle des Art. VII, nicht kannte. Die Streitfrage kam damals nicht zum Austrag, da tarifliche Vereinbarungen immer zustande kamen und deshalb nicht einmal für die in Art. III vorbehaltenen Anordnungen des Gesetzgebers Raum blieb. Durch die ArbZVO. von 1923 wurde Art. III ausdrücklich aufrechterhalten, wie dies in den Entscheidungsgründen des Urteils dargelegt ist. Die Lage wurde jedoch durch die in der VO. von 1923 geregelten allgemeinen Ausnahmen vom Grundsatz des 8-Stundentages wesentlich

Anwendung finden soll, daß aber das Ausmaß dieser Anwendung gewissen Beschränkungen unterworfen ist, welche sich aus dem Wesen des Verkehrsgewerbes als solchem ergeben. Für diese Auffassung spricht zudem, daß bereits in der Denkschrift des RArbM. v. 21. März 1919 über die seit dem 9. Nov. 1918 auf dem Gebiet der Sozialpolitik getroffenen gesetzgeberischen und sonstigen wichtigen Maßnahmen (Verhandlungen der verfassunggebenden Deutschen Nationalversammlung Bd. 335, Aktenstück Nr. 251, S. 20) nur „die Möglichkeit" offengehalten worden ist, „für das Verkehrsgewerbe ... eine anderweite Regelung der Arbeitszeit vorzusehen". Auch das ArbZNotG. v. 14. April 1927 hat hieran nichts geändert, wie namentlich der in dem Bescheid des RArbM. v. 16. Juli 1927, III B 3262/27 (RArbBl. 1927, I, 330) aus den Verhandlungen des RT. über dieses Gesetz mitgeteilte Vorgang über die zwar angeregte, aber nicht weiter verfolgte Streichung des Art. III der Anordnung vom 23. Nov./17. Dez. 1918 erkennen läßt. Es ist daher mit dem ersten Richter an der auch im Schrifttum überwiegenden und in dem oben bezeichneten Urteil des RArbG. zum Ausdruck gekommenen Stellungnahme festzuhalten, welche die jetzige Bedeutung des Art. III der Anordnung v. 23. Nov./17. Dez. 1918 darin erblickt, daß im Verkehrsgewerbe allgemeine Ausnahmen von der im § 1 ArbZVO. erfolgten grundsätzlichen Festlegung des achtstündigen Arbeitstags vereinbart werden können, soweit solche Ausnahmen erforderlich und durch die Zeitverhältnisse bedingt sind.

Geht man hiervon aus, und man muß das nach dem Gesagten tun, so kommt es lediglich auf die Auslegung der §§ 3 und 4 des fraglichen Tarifvertrags an. Die Auslegung, welche der Vorderrichter diesen Bestimmungen gibt, ist nicht nur möglich, sondern auch zutreffend, sie verstößt insbes. nicht gegen die gesetzlichen Auslegungsregeln der §§ 133, 157 BGB. Deshalb brauchte das angefochtene Urteil auch nicht auf die Entstehungsgeschichte und den dabei bekundeten Willen der Tarifvertragsparteien näher einzugehen; denn die Entstehungsgeschichte kann zwar ebenso wie nach den obigen Darlegungen bei einer gesetzlichen Vorschrift unter Umständen auch für die Auslegung einer tariflichen Bestimmung einen bedeutsamen Fingerzeig geben, sie braucht aber nicht herangezogen zu werden, wenn der in erster Linie zu beachtende erklärte Wille unter Berücksichtigung von Treu und Glauben genügenden Aufschluß gibt (vgl. u. a. RArbG. 2, 238 f.; 3, 215; 6, 92). Das ist im vorliegenden Fall zu bejahen. Es kann zunächst keine Rede davon sein, daß es sich bei der 54-Stundenwoche des § 3 Nr. 1 des Tarifvertrags, wie die Rev. auszuführen versucht, um die „regelmäßige" Arbeitszeit handelt. Im Gegenteil. Die Fassung dieser Tarifvertragsbestimmung zeigt eindeutig, daß die 54-Stundenwoche lediglich eine zugelassene Ausnahme der regelmäßigen Arbeitszeit von wöchentlich 48 Stunden bilden soll. Bildet sie aber eine solche Ausnahme, so kann der die Überschrift „Überzeitarbeit" tragende und diese Überzeitarbeit in seiner Nr. 1 grundsätzlich auf „dringende Fälle" beschränkende § 4 entgegen der Meinung der Rev. nicht nur die Arbeitszeitregelung treffen wollen, die über die 54-Stundenwoche hinausgeht. Daß dem so ist, ergeben ohne weiteres die einleitenden Worte des § 4 Nr. 2: „Die Arbeitszeit von der 49. bis 54. Wochenarbeitsstunde gilt als Überzeitarbeit i. S. des § 6a des ArbZG.". Zu der „Überzeitarbeit" i. S. dieses § 6a aber, d. h. zu der „über die Grenzen des § 1 Satz 2 und 3 (des ArbZNotG.) hinausgehenden Arbeitszeit", gehört jede „auf Grund der §§ 3, 5, 6 oder 10" a. a. O. „geleistete Mehrarbeit", also auch die tarifvertragliche, 48 Stunden in der Woche überschreitende Mehrarbeit des § 5 ArbZNotG. Daß für sie auch im Verkehrsgewerbe Überstundenvergütung zu zahlen ist, hat das RArbG. bereits in dem erwähnten Urt. v. 28. März 1928 entschieden. In welcher Form, Höhe oder Art die Zahlung zu erfolgen hat, ist Sache der tarifvertraglichen Vereinbarung. Ohne Rechtsirrtum erblickt das angefochtene Urteil eine solche Vereinbarung für den vorliegenden Fall in § 4 Nr. 2 des fraglichen TarVertr. Es ist ihm ferner darin beizutreten, daß diese Tarifvertragsbestimmung lediglich einen „Zahlungsmodus für die Überstunden" enthält, nicht aber „eine Arbeitszeit von unbeschränkter Dauer" festsetzt; denn anders können die Worte: „Die Arbeitszeit ... wird gemäß § 6a ArbZG. wie folgt vergütet", auch bei Beachtung von Sinn und Zweck sowie des ganzen Zusammenhangs, in dem sie gebraucht sind, nicht verstanden werden. Die Vereinbarung des § 4 Nr. 2 umfaßt endlich, indem sie die Vergütung der „Überzeitarbeit i. S. des § 6a ArbZG. gemäß" dieser Vorschrift im einzelnen regelt, die sämtlichen hierin vorgesehenen Ausnahmefälle, mithin auch die „Notfälle" und „außergewöhnlichen Fälle" des in § 6a ausdrücklich aufgeführten § 10 ArbZNotG., so daß § 4 Nr. 2 Abs. 1c und Abs. 2 TarVertr. eine ganz natürliche Lösung finden.

(RArbG., Urt. v. 6. Dez. 1930, RAG 290/30. — ArbG. Frankfurt a. M. [Sprungrevision.]) [B.]

<= RArbG. 7, 320; BenshSamml. 12, 41.>

*

---

verschoben. Sollten die in den §§ 3, 4, 5, 6 und 10 ArbZVO. geregelten Ausnahmen etwa die gleichen sein, die der Gesetzgeber von 1918 mit dem Art. III schon damals für das Verkehrsgewerbe sichern wollte, wenn TarVertr. in diesem Sinne abgeschlossen würden, so lag die Ansicht nahe, daß der Art. III durch die VO. von 1923 trotz seiner förmlichen Aufrechterhaltung inhaltlich überholt sei. Daß dies aber nicht Absicht des Gesetzgebers war, ist aus den im Urteil wiedergegebenen Motiven ersichtlich (vgl. hierzu auch Erdmann, ArbZVO., 4. Aufl., S. 34). Es müßte danach auch für die VO. von 1923 der Grundsatz gelten, daß für die im Verkehrsgewerbe bedingten allgemeinen Ausnahmen von dem 8-Stundentag des § 1 ArbZVO. alsbald Vereinbarungen zwischen Betriebsleitungen und den Arbeitnehmerverbänden zu treffen wären, vorbehaltlich weiterer Anordnungen der Behörde nach ergebnislosem Ablauf einer Frist von zwei Wochen. Diesen Standpunkt hat auch das OLG. Düsseldorf in zwei Entsch. v. 16. Aug. 1927 und 30. März 1928 (vgl. Erdmann a. a. O. 36; Meissinger, Arbeitszeitrecht, S. 187 ff. und das dort erwähnte Gutachten) eingenommen. Er entspricht dem Wortlaut des Art. III, seinem Zusammenhang mit Art. I VO. von 1918 und § 1 ArbZVO. von 1923, sowie schließlich dem Wortlaut der Verlautbarungen bei Erlaß des ArbZNotG. von 1927. Der Streit wird danach im wesentlichen in der Frage gipfeln, ob es richtig ist, die Worte „nicht ohne weiteres" und „sinngemäße Übertragung" i. S. der Gesetzesbegründung von 1923 so zu unterstreichen und zu benutzen, wie das obenstehende Urteil dies tut. Die zwangsläufige Folge dieser Handhabung wäre dann auch schon für das Arbeitszeitrecht der VO. von 1918 die Anwendung des 8-Stundentages nach Art. II auch für das Verkehrsgewerbe und lediglich die Zulassung besonderer tariflicher Ausnahmen gewesen. Man wird zugeben müssen, daß diese Auslegung möglich ist. So zwingend richtig, wie sie das RArbG. darstellt, ist sie allerdings nicht, denn dann wäre die Aufrechterhaltung des Art. III für das Verkehrsgewerbe durch die ohnehin schon mit Ausnahmen ausgestattete ArbZVO. überflüssig gewesen. Folgt man dem RArbG. über die grundsätzliche Anwendbarkeit des Achtstundentages nach § 1 ArbZVO. und ArbZNotG. für das Verkehrsgewerbe, so kann danach der vorbehaltene Art. III nur die Bedeutung haben, daß über die in der ArbZVO. geregelten Ausnahmen hinaus das Verkehrsgewerbe durch TarVertr., der RArbM. durch Anordnungen gemäß Art. III weitere Ausnahmen regeln kann. Dann wäre aber auch nicht einzusehen, weswegen die Höchstgrenzen des § 9 ArbZVO. (ArbZNotG.) auch für das Verkehrsgewerbe zwingend und Ausnahmen über den zehnstündigen Höchstarbeitstag hinaus nur unter den im § 9 erwähnten Beschränkungen zulässig sein sollten (so auch Nikisch in der Besprechung zum gleichen Urteil in „Sammlung Vereinigung" 1931, 205). § 1 mit dem Grundsatz des Achtstundentages und § 9 mit dem Grundsatz des zehnstündigen Höchstarbeitstages sind nur äußerlich zwei getrennte Rechtsquellen, innerlich bilden sie eine Einheit insoweit, als der § 9 die in den §§ 3—7 zugelassenen Ausnahmen bis zu einem Höchstmaß begrenzt. Der § 9 gehört also in das System der Ausnahmen zu § 1. Wenn nun der Art. III in der Auslegung, die ihm das RArbG. gibt, dem Verkehrsgewerbe unter grundsätzlicher Anwendung des § 1 das Recht gibt, über das Gesetz hinaus Ausnahmen vom Achtstundentag zu regeln, so muß sich diese Ermächtigung mangels entgegenstehender Äußerung des Gesetzgebers zwangsläufig auch auf die Schranke des § 9 erstrecken. Danach wäre den Tarifvertragsparteien — gegebenenfalls der nach Art. III zum Erlaß abweichender Anordnungen bestimmten Stelle — in der Tat die Möglichkeit offengehalten, die Arbeitszeit unter Anpassung an die besonderen Verhältnisse des Verkehrsgewerbes in ihrer Länge völlig frei von den Bindungen der ArbZVO. zu regeln, mit Ausnahme allein des gesetzlichen Mehrarbeitszuschlags nach § 6a, der nach dem oben erwähnten Urteil des RArbG. in jedem Falle auch für die über den Achtstundentag hinausgehende Arbeitszeit im Verkehrsgewerbe Anwendung zu finden hätte. Bei diesem Ergebnis wäre dann allerdings unter Voraussetzung einer den Wirtschaftsbedürfnissen des Verkehrsgewerbes gerecht werdenden Tarifpolitik der ganze Meinungsstreit mehr theoretischer als praktischer Natur. Mag man dem RArbG. auch schließlich in der Auslegung des Art. III folgen, so wäre doch wünschenswert gewesen, wenn das Urteil auf diese Erwägungen eingegangen und gerade auf sie abgestellt die vorliegende Tarifregelung angepackt und ausgelegt hätte. Daß die Fassung des betr. TarVertr. auch gerade von dem für das Verkehrsgewerbe einzunehmenden Standpunkt nicht glücklich ist, ist zuzugeben. Der Unterschied zwischen gesetzlicher Arbeitszeit und regelmäßiger Arbeitszeit im Sinne ständiger tariflicher Mehrarbeit, wie die daraus fließende Teilung der Begriffe gesetzlicher Mehrarbeitsstunden nach § 6a ArbZVO. und tariflicher Überstunden über die regelmäßige Arbeitszeit hinaus, auf den Nikisch a. a. O. mit Recht hinweist, ist zum mindesten nicht herausgearbeitet. Es wäre danach durchaus möglich, daß der TarVertr. nach dem Willen des Arbeitgeberverbandes den Inhalt haben sollte, tarifliche Überstunden auch über die in § 9 ArbZVO. vorgesehene zehnstündige Höchstgrenze zu regeln und dafür auch über den Mehrarbeitszuschlag des § 6a ArbZVO. hinaus den erhöhten tariflichen Überstundenzuschlag zu geben. Es wird den Tarifvertragsparteien zu empfehlen sein, hierauf bei künftigen Tarifabschlüssen besonderes Augenmerk zu richten.

RA. Dr. Anthes, Berlin.

3. Für die Annahme der „Nachwirkung“ einzelner Tarifnormen ist kein Raum, wenn der Wegfall der Tarifbindung dadurch eintritt, daß eine Abmachung der Arbeitsparteien das Arbeitsverhältnis wirksam neu gestaltet.†)

Es kommt nur auf die Frage an, ob zur Zeit der Kündigung v. 28. Okt. 1929 die Schutzbestimmung des § 26 Ziff. 4 LohnTarVertr.[1]) dem Kl. noch zur Seite stand.

Der BerR. unterstellt tatsächlich, daß im Juni 1929 das Arbeitsverhältnis des Kl. durch Vereinbarung mit ihm in ein solches nicht voller Beschäftigung und entsprechend gekürzter Bezahlung umgestellt worden ist; und unterstellt rechtlich, daß ein solcher „Teilarbeiter“ nicht zu den „vollbeschäftigten“ Bediensteten der Reichsbahn im Sinne der Bestimmung des Geltungsbereichs in § 1 LohnTarVertr. gehört. Mit der Bekl. läßt der BerR. deshalb (zunächst) gelten, daß der Kl. durch die Gestaltung seines Arbeitsvertrags nach Ende Juni 1929 aus dem Geltungskreis des LohnTarVertr. ausgereiht, und § 26 Ziff. 4 LohnTarVertr. für ihn nicht mehr unabdingbare Tarifnorm war. Er bejaht die Geltung dieser Kündigungsschutzbestimmung für den Einzelarbeitsvertrag des Kl. trotzdem. Denn die Tarifbedingungen seien in den Einzelvertrag des Kl. mit der Bekl. eingegangen und hätten deshalb bis zu ihrer vertragsmäßigen Abänderung oder Aufhebung fortgewirkt. Bei der Vereinbarung vom Juni 1929 habe die Bahnmeisterei, obschon die Reichsbahndirektion sie für den Fall der Begründung eines Teilarbeitsverhältnisses wegen der neu zu verabredenden Lohn- und Arbeitsbedingungen auf ihre Verfügung vom 8. Nov. 1924 Nr. 77 802 hingewiesen habe, nur Vereinbarungen über Arbeitszeit und Lohnhöhe getroffen, andere Arbeitsbedingungen mit dem Kl. aber nicht vereinbart. Danach hätten die nicht geänderten tariflichen Arbeitsbedingungen zur Zeit der Kündigung noch maßgebend fortgewirkt. — Das unterliegt rechtlichen Bedenken. Handelte es sich um eine Auslegung der Vereinbarung von Ende Juni 1928, so wäre sie der Nachprüfung des RevG. entzogen, und die aus diesem Gesichtspunkte vorgebrachten Revisionsrügen würden scheitern. Die Rev. nimmt aber zunächst mit Recht an, daß der BerR. seine Entsch. aus dem Gesichtspunkte der tariflichen „Nachwirkung“ begründet, die nach der Rspr. des RG. 114, 195[2]) und des RArbG. (RArbG. 2, 271 und Urt. v. 30. Jan. 1929, RAG 255/28) wegen der einmal eingetretenen Formung der Einzelverträge durch die Tarifnorm, auch nach dem Fortfall der Tarifbindung die Geltung von Tarifbestimmungen für die Vertragsparteien zur Folge hat. Das ist eine von selbst eintretende oder besser beharrende Wirkung des TarVertr., die nicht in dem Willen der aus dem Tarifzwang ausscheidenden Vertragsteile ihre Quelle hat. Wenn wie in dem vorliegenden Falle der Wegfall der Tarifbindung dadurch eintritt, daß eine Abmachung der Arbeitsparteien das Arbeitsverhältnis wirksam neu gestaltet, so ist für die Annahme der „Nachwirkung“ einzelner Tarifnormen auf das umgestellte Arbeitsverhältnis kein Raum. Der Inhalt des nunmehr geltenden Arbeitsvertrags muß vielmehr nach den allgemeinen Auslegungsgrundsätzen aus der grundlegend gewordenen Einzelvereinbarung gefunden werden. Dabei steht freilich nichts im Wege, daß es im Sinne der Parteien liegen oder einer Auslegung nach Treu und Glauben entsprechen kann, bei einer lückenhaften Regelung die bis dahin kraft des TarVertr. geltenden Bedingungen oder auch einzelne zu übernehmen. Es ist deshalb nicht auszuschließen, daß aus solchem Gesichtspunkt der BerR. die Fortgeltung der Kündigungsbestimmungen hätte folgern dürfen.

Die Ausführungen des BerR. lassen aber nicht erkennen, daß er sich einer Auslegung der (von ihm übrigens nur unterstellten) Abrede von Ende Juni 1929 unterzogen hat. Die von ihm unmittelbar aus dem Tarifrecht hergeleitete Fortwirkung durch den Einzelvertrag hindurch kann als irrtumsfreie Annahme nicht gelten

(RArbG., Urt. v. 27. Sept. 1930, RAG 162/30. — Stuttgart.) [A.]
<= BenshSamml. 10, 218.>

*

4. § 13 SchwBeschG. Die Tarifbestimmung, daß Lohn nur für tatsächlich geleistete Arbeit bezahlt wird, beseitigt den Lohnanspruch des Schwerbeschädigten im Krankheitsfalle. Dies gilt auch im Geltungsbereich des Lohntarifs für die Arbeiter der Reichsbahn. †)

Auch in diesem Streitfall ist an der ständigen Rspr. des RArbG. zur Auslegung des § 13 SchwBeschG. festzuhalten, die der Senat in dem Urt. v. 4. Okt. 1930 (RArbG. 6, 243) nochmals ausführlich begründet und auch seitdem (Urt. v. 1. Nov. 1930, RAG 109/30 und 204/30) fortgeführt hat.

Die Rev. wendet sich dagegen, daß die nach jener Rspr. dem Arbeitgeber auferlegte Pflicht, auch bei Unmöglichkeit der Arbeitsleistung die Lohnlast im während Arbeitsverhältnis zu tragen, durch TarVertr. abdingbar sein solle. Auch zu dieser Frage hat das Erk. v. 4. Okt. 1930 erneut Stellung genommen und dargelegt, daß die Lohnbegünstigung der Schwerbeschädigten kein zwingendes Recht sei und deshalb der Abdingung durch die Tarifparteien unterliege. Es genügt im übrigen, auf die Ausführungen jenes Urteils zu verweisen. In diesem Falle handelt es sich um die Bestimmung in § 8 Ziff. 1 LohnTarVertr., die besagt: „der Lohn wird für die tatsächliche Arbeitsleistung gezahlt, sofern der TarVertr. nicht Ausnahmen zuläßt“. Nach der Feststellung des BerR. ist der Arbeitsvertrag der Parteien nach dem LohnTarVertr. abgeschlossen worden, so daß die gesamte Vereinbarung zwischen den Parteien, falls der Kl. nicht auf der Arbeitnehmerseite des TarVertr. organisiert sein sollte, mindestens kraft Berufung auf den TarVertr. gilt. Inhaltlich gleichartige Klauseln in TarVertr. und ArbO. hat das RArbG. schon in mehreren Entsch. zu beurteilen gehabt (vgl. RArbG. 5, 44; 6, 102; Urt. v. 1. Nov. 1930, RAG 119/30 und 243/30 u. a.). Ebenso wie für jene Gesamtvereinbarungen ist auch für diese daran festzuhalten, daß sie auch den ohne Arbeit entstehenden Lohnanspruch des Schwerbeschädigten wie anderer Arbeiter abdingt, es sei denn, daß eine der in der Klausel vorbehaltenen im TarVertr. zugelassenen Ausnahmen auf den Fall zutrifft. Keiner der in den §§ 8 Ziff. 4a, 5, 6, 12 Ziff. 5, 6 u. 19 aus Gesichtspunkten der §§ 615 und 616 BGB. vorgesehenen Ausnahmefälle ist aber gegeben. Die Rev. hat in dieser Richtung auch Behauptungen nicht aufgestellt. Freilich ruft sie die Bestimmung des § 615 BGB. zugunsten des Kl. insofern an, als sie Annahmeverzug der Bekl. deshalb geltend macht, weil sie dem Kl. überhaupt keine Arbeit übertragen habe. Der Kl. hat aber nicht behauptet, daß er seine Arbeit angeboten habe, und der BerR. stellt im Einklang mit der Behauptung des Kl. fest, der Kl. sei in der ganzen streitigen Zeit arbeitsunfähig gewesen. Danach kann von einem Annahmeverzug nicht die Rede sein.

Zu 3. Das Urteil fußt auf RG. 114, 194 = JW. 1927, 265 und RArbG.: BenshSamml. 5, 278. Das RArbG. hat sich in Übereinstimmung mit dem RG. zur Bejahung der Nachwirkung von Tarifverträgen bekannt. Über diese Frage herrscht im Schrifttum und auch in der Rspr. lebhafter Streit (vgl. Hueck-Nipperdey, Arbeitsr. II, 1930, S. 204 ff.). Durch den Standpunkt, den das RArbG. bislang in dieser Frage eingenommen hat und welcher auch den Bedürfnissen des Rechtslebens entsprechen dürfte, ist für die Praxis diese Frage einstweilen gelöst.

Wenn im vorliegenden Falle das RArbG. zwar an der „Nachwirkung“ grundsätzlich festhält, so hat es trotzdem das Urteil des LArbG., das ebenfalls die Nachwirkung seiner Entsch. zugrunde gelegt hatte, nicht bestätigt. Das RArbG. erachtet die Tarifbindung dadurch als beseitigt, daß eine neue Abmachung der Arbeitsparteien das Arbeitsverhältnis wirksam neu gestaltet habe. In einem solchen Falle können einzelne Tarifnormen in dem umgestellten Arbeitsverhältnis nicht nachwirken. Wenn es vielleicht auch den Anschein hat, so enthält dieser Anwendungsfall doch wohl keine Durchlöcherung des bislang vom RArbG. vertretenen grundsätzlichen Standpunktes der „Nachwirkung“, so daß Einwendungen gegen das Urteil nicht am Platze erscheinen.

RA. Dr. Julius Katz, Hannover.

[1]) „Gegenüber Arbeitern, die mindestens zehn Jahre ununterbrochen (§ 24) im Dienst der Reichsbahn stehen, kann die Kündigung oder sofortige Entlassung nur durch das vorgesetzte Amt (Inspektion) oder die vorgesetzte Bauabteilung, und zwar nur mit vorheriger Zustimmung der Reichsbahndirektion verfügt werden ...“

[2]) JW. 1927, 265.

Zu 4. Eingangs seiner Entsch. betont das RArbG., auch in diesem Streitfall sei an der ständigen Rspr. des RArbG. festzuhalten, die der Senat in dem Urt. v. 4. Okt. 1930 (RArbG. 6, 243 = BenshSamml. 10, 349 = ArbRspr. 1930, 389 = DRZ. 1931 Nr. 36 = Stuttgarter Kartei, Karte: „Schwerbeschädigte, Lohnanspruch 5“ = Samml. Vereinigung 1931, 38) nochmals ausführlich begründet und auch seitdem in zwei Urt. v. 1. Nov. 1930 (BenshSamml. 10, 335) fortgeführt habe. Diese Rechtsauffassung des RArbG. geht, aller Ablehnung in dem Schrifttum und der Rspr. der unteren Arbeitsgerichtsbehörden zum Trotz, dahin, daß das SchwBeschG. Schwerbeschädigten, die infolge einer durch ihre Kriegsbeschädigung hervorgerufenen Krankheit arbeitsunfähig geworden sind, einen Anspruch nicht nur auf Erhaltung des Arbeitsplatzes, sondern — vorbehaltlich entgegenstehender gesamtvertraglicher oder einzelvertraglicher Abreden — auch auf Fortzahlung des Lohnes bis zu dem Zeitpunkt gewährt, in welchem das Arbeitsverhältnis nach den gesetzlichen Vorschriften sein Ende erreicht. Aron: JW. 1930, 3067 ff. hat verdienstvollerweise die schon oft widerlegte Rspr. des RArbG. auch an der Hand der Entstehungsgeschichte des Gesetzes absolut zwingend ins Unrecht gesetzt. Es kann in dieser Hinsicht auf seine Ausführungen sowie auf das Urt. des LArbG. Berlin, Kammer 8, v. 21. Juli 1930 (MittBl. II, 1930 Nr. 2 S. 14 ff.) und die Kritik von Schoppen und des Unterzeichneten in der Samml. Vereinigung 1931, 38 f. verwiesen werden. Mit Recht stellt auch Groh: ArbR. u. Schlichtung 1930, 198 fest, das RArbG. überrenne mit einer beneidenswerten Kühnheit die Grundfesten zivilistischer Dogmatik. Wenn aber das RArbG. die Lohnzahlungspflicht während der Dauer der Krankheit des Schwerbeschädigten als obersten Grundsatz aus dem Grundcharakter des Gesetzes als eines Fürsorgegesetzes folgern will, dann widerstreitet es diesem Grund-

Die Rev. macht ferner geltend, nach einer gemäß Anweisung der Hauptverwaltung ergangenen Vfg. der RBahnDir. Stettin v. 11. Nov. 1924 sollten die Schwerbeschädigten einen Vorzug in der Anwendung des TarVertr. genießen. Denn auf sie sei danach die Bestimmung des § 26 Ziff. 2 nicht anzuwenden, die ein Erlöschen des Arbeitsverhältnisses ohne Kündigung mit Zustellung eines Invalidenrentenbescheids (unter Bedingungen) vorsieht. Inwiefern in dieser Verwaltungsanordnung eine Einschränkung der Bestimmung gerade des § 8 Ziff. 1 TarVertr. zugunsten der Schwerbeschädigten liegen sollte, ist nicht erkennbar.

Die Bekl. hat sich ihrerseits auf eben die Bestimmung des § 26 Ziff. 2 berufen und geltend gemacht, daß danach das Arbeitsverhältnis des Kl. durch Eintritt eines im Vertrag vorgesehenen den Vertrag auflösenden Ereignisses, der Zustellung des Invalidenbescheids, schon mit dem 17. Jan. 1927 beendet gewesen sei. Schon daran scheitere die Klage. Ob aber die in § 26 Ziff. 2 neben der Zustellung des die Invalidenrente festsetzenden Bescheids genannte weitere Voraussetzung: Abschluß des Heilverfahrens im Zeitpunkt der Zustellung, i. S. des TarVertr. vorliegt und ob die gesamte Bestimmung für die Rentenfestsetzungen Kriegsbeschädigter gilt, würde weiterer Erörterung bedürfen.

Es kommt indes nach dem Vorstehenden darauf nicht an, weil der Lohnanspruch des Kl. an der tariflichen Ausschlußbestimmung des § 8 Ziff. 1 LohnTarVertr. scheitert. Daraus folgt die Zurückweisung der Rev.

(RArbG., Urt. v. 17. Jan. 1931, RAG 289/30. — Stettin.) [B.]

*

****5. § 13 SchwBeschG.; § 63 HGB. Das RArbG. hält gegenüber zahlreichen Angriffen seine frühere Rechtsauffassung aufrecht, daß ein Kriegsbeschädigter, der infolge einer auf seine Kriegsbeschädigung zurückzuführenden Krankheit die vertraglich übernommenen Arbeiten nicht leisten kann, seinen Lohnanspruch bis zur ordnungsmäßigen Lösung des Dienstverhältnisses nicht verliert; daß dieser Lohnanspruch abdingbar sei und daher durch Tarifverträge oder Betriebsvereinbarungen hinfällig gemacht werden könne. Ist in einem Tarifvertrage § 63 HGB. für zwingendes Recht erklärt, so schließt diese Vorschrift nicht nur jede andere vertragliche Vereinbarung, sondern auch die Anwendung anderen, die Handlungsgehilfen im Einzelfalle besser stellenden, nachgiebigen Rechts aus. Nach § 63 HGB. erwächst dem Angestellten, der nach Wiedereintritt in den Dienst, wenn auch vom medizinischen Standpunkt aus infolge desselben Grundleidens, das seine frühere Arbeitsunfähigkeit hervorgerufen hat, von neuem erkrankt, auch ein neuer Anspruch auf einen Sechswochengehalt, es sei denn, daß der Handlungsgehilfe trotz fortdauernder Krankheit sich durch vorübergehenden Diensteintritt eine neue Gehaltsforderung erschleichen will.**

Trotz zahlreicher Angriffe hält das RArbG. an seiner Rspr. (vgl. RArbG. 2, 9 ff.; 4, 60 ff.; 5, 44 ff.) fest, daß ein Kriegsbeschädigter, der infolge einer auf seine Kriegsbeschädigung zurückzuführenden Krankheit die vertraglich übernommenen Arbeiten nicht leisten kann, seinen Lohnanspruch bis zur ordnungsmäßigen Lösung des Dienstverhältnisses nicht verliert, und daß im Einklang mit der Rechtsauffassung des RArbG. (vgl. z. B. RArbG. 5, 44 ff.) dieser Lohnanspruch abdingbar sei und daher durch gesamtvertragl. Regelung, d. h. durch TarVertr. oder Betriebsvereinb., wie z. B. ArbO., hinfällig gemacht werden kann.

Das SchwBeschG. ist ein FürsG. Zweifelhaft ist nur Richtung und Umfang der den Arbeitgebern ihren kriegsbeschädigten Arbeitnehmern gegenüber auferlegten Fürsorgepflicht. Die Gegner der Ansicht des RArbG. folgern aus dem Wortlaut des SchwBeschG., daß es dem Schwerbeschädigten **nur** Kündigungsschutz und damit Sicherung der Arbeitsstelle ohne gleichzeitige Sicherung des Lohnanspruchs gewähre. Dem ist mit Rücksicht auf den Gesamtzweck und den Gesamtinhalt des Ges. nicht beizutreten. Die Rente, welche den Kriegsbeschädigten für die Opfer, die sie mit ihrem Körper und ihrer Gesundheit dem Vaterlande gebracht haben, vom Reich gezahlt wird, reicht nur zur Deckung der notwendigsten Lebensbedürfnisse aus und schafft keinen Ausgleich für ihre im Interesse der Allgemeinheit erlittenen Verluste an Arbeitskraft. Es sollte den Kriegsbeschädigten daher (vgl. **Anthes**: ArbG. 1930, 338 unter Ber. auf GesMaterialien) über ihren Rentenanspruch hinaus ermöglicht werden, durch Verwendung ihrer restlichen Arbeitskraft „eine befriedigende Existenz" zu finden und der Gesamtheit zu nützen. Eine „befriedigende Existenz" wird und kann dem Kriegsbeschädigten jedoch nur ein Arbeitsplatz bieten, der ihm i. Verb. m. der Rente die Mittel zu einer angemessenen, d. h. seiner sozialen und wirtschaftl. Stellung entspr. Lebensführung gewährt, nicht ein solcher, der sie ihm versagt, wenn er ihn, nachdem er ihn einmal erhalten, infolge der Kriegsbeschädigung nicht auszufüllen vermag. Die Arbeitsbeschaffung ist also nicht Selbstzweck, sondern ein Mittel zur Erhöhung der Arbeitsfreude und insbes. zur Verbesserung und Sicherung der wirtschaftl. Lage Schwerbeschädigter. Dieser Zweck tritt klar in § 9 SchwBeschG. zutage. Der Arbeitgeber kann sich von der Einstellung Schwerbeschädigter und den damit verknüpften Unannehmlichkeiten und Unbequemlichkeiten dadurch loskaufen, daß er durch Überlassung von Siedlungsstellen zur Pacht oder zu Eigentum dieselben Ziele, die der GesGeber durch die Einstellung Schwerbeschädigter als Arbeiter erreichen will, insbes. „die Sicherung ihres und ihrer Familie angemessenen Unterhalts" erreicht. Nur in diesem Fall darf die Hauptfürsorgestelle die Ersetzung der Einstellung als Arbeitnehmer durch eine Siedlungsüberlassung genehmigen. § 9 a. a. O. schafft einen gleichwertigen Ersatz für die Einstellung, ohne darüber hinaus dem Schwerbeschädigten weitere Vorteile zuzuwenden. Das träfe aber zu, wenn der Kriegsbeschädigte in Krankheitsfällen, die auf seine Kriegsbeschädigung zurückzuführen sind, für sich und seine Angehörigen nicht in der Arbeitsstelle ungefähr dieselbe Unterhaltssicherung fände wie in dem Siedlungsbesitz. Der GesGeber ist nicht davon ausgegangen, nur die **eigene** Arbeit auf der Siedlung solle dem Schwerbeschädigten den Unterhalt verschaffen. Auf ihr sind Schwerbeschädigte den Folgen ihrer Kriegsverletzungen ebenso unterworfen wie als gewerbliche Arbeiter oder Handlungsgehilfen. Ist der Schwerbeschädigte nur auf seine Arbeitskraft angewiesen, wird er für eine Siedlungsstelle nur selten in Frage kommen, er wird es regelmäßig nur dann — das setzt auch der GesGeber voraus — wenn er in der Lage ist, mit Hilfe seiner Familie oder fremder Kräfte die Siedlung zu bewirtschaften und wenn eine eigene zeitweise Arbeitsunfähigkeit die Bewirtschaftung nicht gefährdet.

Der GesGeber wollte daher durch den Kündigungsschutz des § 13 Abs. 2 a. a. O. nicht nur die Kündigungsbest. des § 72 Nr. 3 HGB. und § 122 Nr. 8 GewO. für Schwerbeschädigte mildern, sondern ihnen unter Ausbau und Erweiterung des in § 616 BGB., § 63 HGB., § 133c GewO. enthaltenen sozialen Gedankens für die Dauer des auf Grund ihrer Krankheit eingetretenen Kündigungsschutzes auch ihren bisherigen Lohn sichern.

Mangel an Folgerichtigkeit ist dem RArbG. nicht vorzuwerfen, wenn es zuläßt, daß die dem Arbeitgeber auferlegte Lohnzahlungspflicht im Wege der Gesamtvereinbarung abdingbar sei (vgl. RArbG. 5, 44 ff.; 6, 102 ff.). Die Lohnbegünstigung der Schwerbeschädigten ist nicht zwingendes Recht. Sie kann daher durch die TarVertrParteien auch zum Nachteil der Begünstigten abgeändert werden. Zwar ist ein Verzicht des Arbeitnehmers auf Teile des verdienten Tariflohns unwirksam, wenn er unter wirtschaftl. Druck erfolgt; doch kann tariflich festgelegt werden, daß etwaige Lohnrückstände bei Vermeidung ihres Verlustes innerhalb bestimmter Frist nach der Lohnzahlung geltend gemacht werden müssen (Urt. v. 21. März 1928, RAG 101/27: RArbG. 6, 126 ff.). Auch in diesem Falle geht zuungunsten der Arbeitnehmer Tarifmacht vor GesKraft.

Im vorl. Falle besteht die tarifvertragl. Best., daß § 63 HGB. als **zwingendes Recht** gelten solle, danach geht in die Arbeitsverträge die Norm über, daß der Prinzipal verpflichtet ist, jedem kaufmännischen Angestellten, der durch unverschuldetes Unglück, also auch infolge unverschuldeter Krankheit, an der Leistung der vertragl. Dienste verhindert wird, trotzdem für sechs Wochen das Gehalt fortzuzahlen. Damit wird jede andere vertragl. Vereinbarung und die Anwendung anderen, die Handelsgehilfen in Einzelfällen besserstellenden, nachgiebigen Rechts ausgeschlossen. Auch die den Angestellten günstigere Lohnregelung des SchwBeschG. muß dem Willen und der Tarifmacht der TarVertrParteien weichen. Hätten die Schwerbeschädigten von der „zwingenden", also nach keiner Richtung hin abänderbaren Vorschr. des TarVertr. nicht getroffen werden sollen, so hätte dies besonderer Hervorhebung bedurft (vgl. RArbG. 5, 44 ff.; 6, 102 ff.).

Nach dem Wortlaute und Zweck des § 63 HGB. erwächst dem Angestellten, der nach Wiedereintritt in den Dienst, wenn auch vom medizinischen Standpunkt aus infolge desselben Grundleidens, das seine frühere Arbeitsunfähigkeit hervorgerufen hat, von neuem erkrankt, auch ein neuer Anspruch auf ein Sechswochengehalt, es sei denn, daß der Handlungsgehilfe trotz fortdauernder Krankheit sich durch vorübergehenden Diensteintritt eine neue Gehaltsforderung erschleichen will (**Staub-Koenige**, HGB., § 63 Anm. 3c).

(RArbG., Urt. v. 4. Okt. 1930, RAG 178/30. — Berlin.) [A.]

---

gedanken, wenn es dieses so geschaffene Recht des Schwerbeschädigten nicht als ein absolut unabdingbares betrachtet, sondern sein Bestehen von einem TarVertr. oder einer ArbO. abhängig macht, auf deren Zustandekommen mancherlei Zufälligkeiten Einfluß haben, und sogar die Vereinbarung des Gegenteils den Parteien überläßt. Mit einer Gefolgschaft der unteren Gerichte wird das RArbG. nach wie vor kaum rechnen können. Im übrigen erscheint das Urteil des RArbG. als zutreffend. LGR. Dr. **Sell**, Berlin.

C. Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte.

I. Reich.

Reichsfinanzhof.

Berichtet von Reichsfinanzrat Dr. Boethke, Reichsfinanzrat Arlt und Reichsfinanzrat Dr. Georg Schmauser, München.

[>< Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsfinanzhofs abgedruckt.]

1. >< §2 Nr. 3 KraftfStG. 1927. Der Begriff der Straßenreinigung ist im verwaltungstechnischen Sinne zu verstehen. Als zur Straßenreinigung verwendet sind Kraftfahrzeuge einer Gemeindeverwaltung daher auch dann anzusehen, wenn sie zum Bestreuen der öffentlichen Wege mit Sand nach dem Waschen der Wege oder bei drohendem oder eingetretenem Frost in den Straßenreinigungsdienst eingestellt sind.

Die Stadt E. hat Elektrokarren, die an sich zur Aufnahme und Abfuhr von Straßenkehricht eingerichtet sind und benutzt werden und insoweit unbestritten nach § 2 Nr. 3 steuerfrei sind, zeitweise auch zum Besanden der Straßen nach dem Waschen oder bei eingetretenem oder drohendem Frost verwendet. Die Elektrokarren werden zu diesem Zweck mit Sand beladen und mit einem einachsigen Anhängefahrzeug versehen, das einen Sandtrichter mit darunter befindlicher Streuvorrichtung enthält. Das Bestreuen geschieht in der Weise, daß der Sandtrichter während der Fahrt vom Autokarren aus ständig gefüllt wird und der Sand von der Streuvorrichtung selbsttätig ausgestreut wird. Der FinA. hat die Benutzung der Autokarren zum Befahren öffentlicher Wege zum Anlaß der Festsetzung von KraftfSt. genommen. Das FinGer. hat die Befr.Vorschr. des § 2 Nr. 3 für anwendbar erklärt und der Berufung stattgegeben.

Der RBeschw. des FinA. kann nicht gefolgt werden.

Der Ausdruck „Straßenreinigung" ist ein verwaltungstechnischer Begriff. In diesem Sinne kann er vom Gesetzgeber auch nur gemeint sein. Das ergibt sich schon daraus, daß in der BefrVorschr. die Benutzung zur Straßenreinigung in Parallele mit dem Benutzen zum Wegebau gestellt ist. Damit ist zugleich ein Hinweis auf die Reichweite des Begriffs „Straßenreinigung" gegeben. Das Gesetz will durch die Steuerbefreiung die Erfüllung der auf das Straßenwesen bezüglichen öffentlichen Aufgaben erleichtern. Dazu liegt gerade vom Standpunkt der Kraftfahrzeugsteuer Anlaß vor, da diese von der Benutzung öffentlicher Wege durch Kraftfahrzeuge erhoben und ihr Ertrag für die Wegeunterhaltung bestimmt ist. Die Parallele der Straßenreinigung mit dem Wegebau zeigt, daß nicht nur die Herstellung und Unterhaltung des Straßenkörpers, sondern auch die Erhaltung der Oberfläche im benutzungsfähigen Zustand den Grund für die Steuerbefreiung gibt.

Daraus folgt ohne weiteres, daß in dem Ausdruck „Straßenreinigung" der Begriff des Reinen nicht nur im Gegensatz zu Schmutz und Unrat gebracht ist. Die Sauberkeit der Straßen im wohlgefälligen Sinne mag das letzte Ziel der Straßenreinigung sein, sicher ist es nicht ihr hauptsächlichstes Ziel. Dieses kann nur darauf gerichtet sein, alles das zu beseitigen, die Straßen von allen dem zu reinigen, was bei Benutzung der Straße an ihrer Oberfläche als für den Verkehr und die Anwohner störend und lästig empfunden wird. Hierzu gehört nicht nur der Schmutz, sondern auch der Staub; und das Sprengen der Straßen, auch wenn es nicht die Vorbereitung zum Kehren des Staubes ist, sondern nur die Bindung des Staubes und an heißen Tagen die Abkühlung der Wärmeausstrahlung bezweckt, ist ein Akt der Straßenreinigung, obgleich es durch die Vermischung des Wassers mit dem Staub vorübergehend Schmutz erzeugt. Zur Straßenreinigung gehört es daher auch, wenn nach starkem Schneefall durch den elektrischen Schneepflug eine Fahrbahn ausgehoben wird. Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß auch das Bestreuen der Straßen mit Sand, um bei Glatteis, Frost oder infolge der Ölniederschläge auf Automobilstraßen die Glätte der Straßenoberfläche zu beheben und damit die Gefahr des Ausgleitens zu beseitigen, Straßenreinigung i. S. der BefrVorschr. ist.

(RFH., 2. Sen., Urt. v. 8. März 1932, II A 569/31.)

*

2. § 4 KraftfStG. 1927. Bei den sog. kombinierten Personen- und Lieferkraftwagen genügt schon eine gelegentliche Verwendung zur Beförderung von Personen, die mit der Güterbeförderung nichts zu tun haben, um die Personenwagensteuerpflicht auszulösen. Legt der Steuerpflichtige indessen dar, daß die Mitnahme der betreffenden Person auf einer Güterbeförderungsfahrt unterwegs nur zufällig erfolgt und dadurch Dauer, Richtung und Ziel der Fahrt nicht beeinflußt worden ist, so kann die Fahrt ihre Eigenschaft als bloße Güterbeförderung bewahrt haben, es sei denn, daß aus solchen wiederholten Mitnahmen, insbesondere derselben Person, auf den Willen des Steuerpflichtigen zu schließen ist, den Wagen bei Gelegenheit auch zur Personenbeförderung zu verwenden.

Der Kraftwagen des BeschwF. war ursprünglich ein Personenkraftwagen, der vorn zwei Sitze, nämlich den Führersitz und einen Polstersitz, hinten vier Polstersitze hatte. Der BeschwF. ließ den Wagen umändern, um ihn für seine Metzgerei zum Transport von Vieh und Fleisch verwenden zu können. Die Änderung beschränkte sich auf den hinteren Teil des Wagens, der vordere Teil, der eine besondere Tür hat, blieb unverändert. Die Änderung des hinteren Teiles des Wagens bestand in folgendem: Die vier Sitze wurden herausgenommen, die Wände und der Boden ringsum mit Blech ausgeschlagen, wodurch auch die eine von den beiden Seitentüren bedeckt und unbenutzbar wurde, und an den vier Wänden eiserne Krampen angebracht, an denen, wenn Schweine befördert wurden, ein abschraubbares 40 cm hohes Gestell befestigt wurde, während zum Transport von Fleisch ein Brett eingelegt wurde. Das FinA. sah den Wagen als Personenkraftwagen an und forderte KraftfSt.

Die Vorinst. hat die Steuerforderung bestätigt; RFH. aufgehoben.

Allerdings hat der Sen. in der Entsch. v. 16. Juli 1929, II A 307/29, entschieden, daß ein viersitziger Personenkraftwagen, der in der Weise umgeändert wurde, daß die beiden Rücksitze entfernt wurden und der entsprechende Teil des Wagens vollständig mit Blech ausgeschlagen und mit einem erhöhten Holzboden versehen wurde, durch diese Änderung nicht die Eigenschaft eines Personenwagens verloren habe, weil in seinem vorderen Teile außer dem Führer auch noch eine weitere Person mit allen Bequemlichkeiten eines Personenwagens befördert werden könne. Indessen darf, wie schon im Urt. v. 2. Dez. 1930, II A 518/30 (Kartei Mrozek, KraftfStG. 1927, Rechtssprüche 5/6) ausgesprochen hat, diese Entsch. nicht verallgemeinert werden, sondern es kommt darauf an, für welchen Gebrauchszweck der Wagen umgeändert wurde. Sollten mit dem Wagen Waren befördert werden, zu deren Austragen an die Kundschaft regelmäßig noch eine weitere Person erforderlich ist, so steht das Belassen eines Sitzes für diese und das Mitfahren derselben der Behandlung des Wagens nur als Lastkraftwagen nicht entgegen. Daß dieser Sitz alle Bequemlichkeiten eines Personenwagensitzes aufweist, ist unerheblich, da es auf die mehr oder minder gute Beschaffenheit des Sitzes für den zur Beförderung der Waren erforderlichen Austräger nicht ankommt. Um einen solchen Fall handelt es sich hier, da der Wagen zum Heranschaffen und Fortschaffen von Vieh und Fleischwaren für die Metzgerei des BeschwF. bestimmt ist und dazu, da der Wagen mit dem Vieh und den Fleischwaren nicht unbeaufsichtigt stehen bleiben kann, eine zweite Person erforderlich ist. Nur dann würde die Personenwagensteuerpflicht entstehen, wenn, da der Wagen nach seiner objektiven Beschaffenheit für beide Zwecke geeignet ist und daher einen sog. kombinierten Personen- und Lieferkraftwagen (vgl. RFH. 18, 328) darstellt, auf dem zweiten Sitz, wenn auch nur gelegentlich, Personen befördert würden, die mit der Beförderung des Viehes und der Fleischwaren nichts zu tun haben. Daß bei Wagen dieser Art schon eine gelegentliche Verwendung zu einer solchen Personenbeförderung genügt, um die Personenwagensteuerpflicht auszulösen, hat der Sen. in ständiger Rspr. angenommen. Das gilt nicht nur dann, wenn es sich um eine besondere Personenbeförderung gehandelt hat, sondern grundsätzlich auch dann, wenn auf einer der Güterbeförderung dienenden Fahrt gleichzeitig auch eine solche Personenbeförderung erfolgt. Wenn allerdings der Steuerpflichtige darlegt, daß die Mitnahme der betreffenden Person auf einer Güterbeförderungsfahrt unterwegs nur zufällig erfolgt und dadurch Dauer, Richtung und Ziel der Fahrt nicht beeinflußt worden ist, würde man von einer Indienststellung auch zur Personenbeförderung nicht sprechen können; dann würde auch die Fahrt ihre Eigenschaft als bloße Güterbeförderung nicht verloren haben, es sei denn, daß aus solchen wiederholten Mitnahmen insbes. derselben Person auf den Willen des Steuerpflichtigen, den Wagen bei Gelegenheit auch zur Personenbeförderung zu verwenden, zu schließen ist.

(RFH., 2. Sen, Urt. v. 22. Sept. 1931, II A 222/31.)

Reichsversicherungsamt.

Berichtet von Senatspräsident Dr. Zielke, Landgerichtsdirektor Kersting, Berlin.

[** Wird in den Amtl. Nachrichten für Reichsversicherung (Neue Folge der Amtl. Nachrichten des RVersA.) abgedruckt.]

O Wird in den „Entscheidungen und Mitteilungen", herausgegeben von Mitgliedern des RVersA. (EuM.), abgedruckt.]

1. Entsprechend dem § 1311d Abs. 2 RVO. ist bei Ruhensbestimmungen der Satzung der Reichsknappschaft die Kapitalabfindung in der Unfallversicherung der Rente gleichzustellen, weil sie ihrem Wesen nach tatsächlich nur eine andere Form der Entschädigung und daher mit der

Rente wesensgleich ist (vgl. Entsch. 1371 II, RVersANachr. 1909, 422).

(RVersA., 2. RevSen. [KnappschSen.], Urt. v. 18. Febr. 1932, IIIa Kn 990/31².) [K.]

*

2. § 76 Abs. 2 S. 2 RKnappschG. Eine Beitragsstreitigkeit oder ein Verfahren über einen Anspruch aus der Pensionsversicherung haben nur die Wirkung, daß die Frist zur Zahlung der Anerkennungsgebühr um den Zeitraum verlängert wird, in dem ein solches Verfahren geschwebt hat. Eine Unterbrechung der Jahresfrist tritt dagegen durch solche Umstände nicht ein (vgl. Entsch. 3707, ANachrfRVers. 1930, IV, 134).

(RVersA., 2. RevSen. [KnappschSen.], Urt. v. 4. Febr. 1932, IIIa Kn 1342/31².) [K.]

*

****3.** § 247 Abs. 2 RKnappschG. Sind Deckungsmittel zur Abkürzung der Wartezeit in der Angestelltenversicherung entrichtet, so können, sofern Pensionskassenbeiträge für diese Zeit nicht vorliegen, die hierdurch in der Angestelltenversicherung zurückgelegten Beitragsmonate gemäß §§ 122 Nr. 6, 122a Nr. 1 der Satzung der Reichsknappschaft nicht als Beitragsmonate in der Angestelltenpensionskasse nach § 247 Abs. 2 RKnappschG. angerechnet werden. †)

(RVersA., 3. RevSen. [KnappschSen.], Urt. v. 19. Sept. 1930, IIIa Kn 407/30³.) [K.]

Abgedr. JW. 1932, 289¹³.

Reichsversorgungsgericht.

Berichtet von Senatspräsident Dr. Arendts, Berlin.

[** Wird in der amtlichen Sammlung der Entscheidungen des Reichsversorgungsgerichts abgedruckt.]

****O 1.** Auch in der Gewöhnung an ein orthopädisches Hilfsmittel kann eine wesentliche Veränderung der Verhältnisse i. S. des § 57 RVersorgG. erblickt werden.

(RVersorgGer., Urt. v. 4. März 1932, M Nr. 15481/31, 1; Grdf. Entsch.)

*

****2.** Als Diensteinkommen i. S. des Art. 2 IV der 9. Ergänz. BesoldG. v. 18. Juni 1923 (RGBl. I, 385) gelten einmalige Vergütungen für einmalige, von Fall zu Fall in Auftrag gegebene Leistungen (Stücklohn) nur dann, wenn zwischen den Parteien ein fortdauerndes Rechtsverhältnis besteht, auf Grund dessen der Leistende eine wiederkehrende Erteilung von Aufträgen verlangen oder zum mindesten erwarten kann.

(RVersorgGer., Urt. v. 18. März 1932, M Nr. 43016/30, 5; Grdf. E.)

*

---

¹) JW. 1930, 3667²⁵.

Zu 3. Dem Kl. als „Neuversicherten" war auf Grund Art. III Ges. v. 23. Juli 1921 (RGBl. 1174) i. Verb. m. § 395 AngVersG. die Wartezeit in der Angestelltenversicherung um 10 Jahre abgekürzt worden, und zwar gegen Einzahlung der erforderlichen Deckungsmittel. Wenn der Kl. unter Berufung auf § 247 Abs. 2 RKnappschG. Anrechnung dieser abgekürzten Zeit (1. Aug. 1911—31. Juli 1921) als Beitragsmonate in der Angestelltenpensionskasse verlangte, so konnte er — besonders nach der Ausgestaltung, die die Satzung der Reichsknappschaft in den letzten Jahren erfahren hat — keinen Erfolg haben. Die Entsch. geht grundsätzlich davon aus, daß — wolle der Anspruch des Kl. durchdringen — zweierlei nötig wäre: Es müßte einerseits eine Beschäftigung in einem knappschaftlich versicherten Betriebe stattgefunden haben und anderseits müßten die Beiträge der Knappschaft zugute gekommen sein. Denn die Knappschaft soll Leistungen nur dann entrichten, wenn sie selbst die entsprechenden Beiträge bekommen hat. Das Urt. verweist dabei auf die §§ 122 und 122a der Satzung der Reichsknappschaft (wegen der Rechtsgültigkeit des § 122 vgl. „Der Kompaß" 1931 Heft 2 S. 27). Alles in allem kann die Entsch., die von grundsätzlicher Bedeutung ist, rechtlich nicht beanstandet werden. Leider zwingen eben die finanziellen Nöte die Knappschaft zu ständigen Neufassungen der Satzung, die die Ansprüche der Versicherten mehr und mehr schmälern.

RA. Dr. H. v. Holstein, München.

II. Länder.

Oberverwaltungsgerichte.

Preußen.

Preußisches Oberverwaltungsgericht.

Berichtet von SenPräs. Geh. RegR. von Kries u. RA. Dr. Görres, Berlin.

1. § 10 II 17 ALR.; PolVerwG. v. 11. März 1850. Die Ordnung und Leichtigkeit des öffentl. Verkehrs auf einem See- (Meeres-) Ufer (§ 6b PolVerwG.) und damit die öffentl. Ordnung i. S. des § 10 II 17 ALR. werden durch Geruchsbelästigungen gestört. Die Polizei ist deshalb befugt, die Beseitigung der sie verursachenden Anschwemmungen von dem Eigentümer des Ufers zu verlangen. †)

Die Polizei gab der Gemeinde S. als Eigentümerin eines etwa 600 m langen Streifens des See- (Meeres-) Ufers auf, für die Fortschaffung des dort angeschwemmten Seegrases, das durch den ihm entströmenden Geruch die Kurgäste belästige, und für die Reinigung des Seeufers zu sorgen.

Daß auf der Uferstrecke ein öffentlicher Verkehr stattfindet, kann um so weniger zweifelhaft sein, als es sich um einen Badestrand mit zahlreichen Anlagen (Anlegebrücke, Weg vor dem Hotel P. und dessen Garten, Steg für Ruderboote, Strandpromenade, Sonnenbad und Badeanstalten) handelt und das Ende der Strecke nur ein kurzes Stück (wenig über 100 m) hinter den Badeanstalten liegt. Rechtsunerheblich ist, ob der Verkehr auf einem Gemeingebrauch, mit dem das Eigentum der Kl. belastet ist (vgl. Helfritz, OVG. Festg. S. 62 ff.) oder auf einem sonstigen Grunde beruht. Nach § 6b PolVerwG. v. 11. März 1850 (GS. 265) gehören zu den Gegenständen der ortspolizeilichen Vorschr. Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auch auf Ufern. Werden die dort Verkehrenden durch Gerüche belästigt, auch wenn damit eine Gesundheitsgefährdung nicht verbunden ist, so werden die Ordnung und die Leichtigkeit des Verkehrs und damit die öffentliche Ordnung gestört, deren Schutz der Polizei nach § 10 II 17 ALR. obliegt. Denn die Ordnung und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs sind ein Teil der öffentlichen Ordnung; letztere verlangt, daß man auf den dem öffentlichen Verkehr dienenden

---

Zu 1. Die Entsch. bietet ein Interesse vor allem im Hinblick auf das neue, nach dem PolVerwG. von 1931 geltenden Recht. Nach dem alten, das ihr noch zugrunde gelegt ist, konnte die Polizei bei einem Tatbestand wie dem obigen nur einschreiten vermöge der besonderen Vorschr. des § 6b PolVerwG. von 1850. Durch diese Vorschr. war ihr, neben der Abhilfe gegenüber Gefährdungen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, auch die Sorge um dessen Leichtigkeit anvertraut und damit ausnahmsweise die Befugnis eingeräumt, auch und schon Belästigungen, nämlich solche des Verkehrs, zu unterbinden, obwohl dies nach dem allgemeinen Prinzip des § 10 II 17 ALR. nicht ihre Aufgabe war. Daß das OVG. dabei das Vorhandensein einer das Normale übersteigenden Belästigung verlangt, ist natürlich und notwendig. Im übrigen stimmt die Entsch. mit früheren Erkenntnissen überein.

Mit der Neufassung des Polizeirechts ist das genannte Ges. von 1850 aufgehoben und damit der Polizei jene Ausnahmekompetenz auf dem Gebiete des Verkehrs entzogen worden — wenigstens könnte es so scheinen, da die Leichtigkeit des Verkehrs und damit die Abwehr von Belästigungen desselben durch die Generalklausel des § 14 I PolVerwG. expressis verbis nicht mehr gedeckt ist und eine dem angeführten § 6b analoge Best. fehlt. Eine solche dem PolVerwG. (als § 17a) einzufügen, ist während der parlamentarischen Beratungen erwogen, aber abgelehnt worden (vgl. Eichhoff: DJZ. 1931, 806, und die Nachweise bei Friedrichs, Komm. z. PolVerwG., 1932, S. 85). Sämtliche Beteiligten, Staatsministerium, Mehrheit des Verfassungsausschusses und Regierungsparteien, wollen darüber einig gewesen sein, daß „zur öffentlichen Ordnung i. S. des Ges. insbes. auch die Sorge für die Leichtigkeit des Verkehrs gehöre", eine Ansicht, die in der gleichen Formulierung schon in der Begründung vertreten war. Dieser Ansicht und dieser Einhelligkeit wegen wurde von seiten des Gesetzgebers von einem ausdrücklichen Hinweis, die Obhut über die Leichtigkeit des Verkehrs sei auch nach neuem Recht wiederum Sache der Polizei, Abstand genommen. Schön und gut. Nur ist ein Doppeltes zu bedenken. Einmal, ob es, wenn man schon jene Leichtigkeit unter einen der beiden Begriffe der Ordnung oder der Sicherheit überhaupt zu bringen sucht, passend war, die Sorge für sie gerade zu dem Schutz der ersteren zu rechnen. M. E. bedeutet eine Belästigung des Verkehrs ihm Schwierigkeiten machen — das Gegenteil von Leichtigkeit —, damit seine Ordnung und Sicherheit in Frage stellen, und durch dieses Infragestellen wird dann nicht etwa, wie auch unsere

Ufern nicht nur vor Gesundheitsgefahren, sondern auch vor Geruchsbelästigungen geschützt wird (vgl. OVG. 61, 207 ff., 213). Selbstverständlich ist dabei, daß es sich nicht um geringfügige, überall vorkommende, sondern um solche Belästigungen handelt, die nach der Verkehrsanschauung und bei sachgemäßer Prüfung über das Maß hinausgehen, das zu ertragen jedermann zugemutet werden muß. Verantwortlich für den polizeimäßigen Zustand einer (beweglichen oder unbeweglichen) Sache ist der Eigentümer.

(PrOVG., 3. Sen., Urt. v. 17. Sept. 1931, III A 90/30.)

*

2. Wanderlagersteuer. Gegen die Veranlagung zur Wanderlagersteuer ist auch nach Inkrafttreten der GewStVO. v. 23. Nov. 1923 (GS. 519) nur die Beschwerde an den RegPräs. gegeben. †)

Der Kaufmann F. wurde vom Magistrat in O. zur Wanderlagersteuer mit dem Hinzufügen veranlagt, daß ihm binnen vier Wochen das Rechtsmittel des Einspruchs (§ 69 KommAbgG.) zustehe. Seinen Einspruch wies der Magistrat mit der Rechtsmittelbelehrung zurück, daß F. gegen den Bescheid binnen zwei Wochen die Klage beim BezAussch. zustehe. Die Klage des F. wies der BezAussch. als unzulässig ab mit der Begründung, daß als einziges Rechtsmittel gegen die Heranziehung zur Wanderlagerst. die Beschw. an den RegPräs. gegeben sei.

Der Rev. des F. gab das OVG. statt.

Der mit Klage angef. Bescheid des bekl. Magistrats stellt sich formell als ein Einspruchsbesch. i. S. des § 69 KommAbgG. dar. Das ergibt mit Sicherheit die Hinzufügung der Rechtsmittelbelehrung dahin, daß gegen den Beschl. binnen zwei Wochen die Klage im VerwStrVerf. vor dem BezAussch. stattfinde; das ist das Rechtsmittel des § 70 KommAbgG., das gegen Einspruchsbesch. des § 69 gegeben ist. Nun wird nach festst. Rspr. d. OVG. die Zulässigkeit eines Rechtsmittels durch diejenige Auffassung von der Natur der angegriffenen Entsch. bestimmt, die in ihr zum Ausdruck gebracht ist (OVG. 30, 111 u. PrVerwBl. 48, 325). Da der Besch. des Bekl. v. 6. Febr. 1931 von diesem als Einspruchsbesch. i. S. des § 69 KommAbgG. aufgefaßt und dies auch in dem Bescheid hinreichend zum Ausdruck gebracht ist, so war dagegen die Klage gem. § 70 KommAbgG. formell gegeben. Es beruht daher auf Rechtsirrtum, wenn der BezAussch. die Klage als unzulässig abgewiesen hat. Seine Entsch. ist danach aufzuheben.

Bei freier Beurteilung ist die Sache spruchreif. Die Ausführ. des BezAussch. über die gegen die Veranlagung der Wanderlagerst. gegebenen Rechtsmittel sind zutreffend und stehen im Einklang mit der bisher. Rspr. des OVG. (OVG. i. StSt S. 4, 394; OVG. 14, 166; vgl. auch Brauchitsch, 24. Aufl., Bd. 1 S. 301, Anm. 5 zu § 18 ZustG.; Nöll-Freund-Surén, KommAbgG., 9. Aufl., S. 346 Anm. 8e zu § 69). Nun ist allerdings durch Art. II Nr. 1 GewStVO. v. 23. Nov. 1923 (GS. 519) das GewStG. v. 24. Juni 1891 (GS. 205), dessen § 1 es bez. der Besteuerung des Wanderlagerbetriebs mit einer hier nicht in Betracht kommenden Maßgabe bei den bestehenden Vorschr. — also bei dem Ges. betr. die Besteuerung des Wanderlagerbetriebs v. 27. Febr. 1880 (GS. 174) — bewenden ließ, aufgehoben worden. Es fragt sich daher, ob unabhängig von diesem Ges. für die Wanderlagerst. die alten Rechtsmittel, welche bei Erlaß des Ges. v. 27. Febr. 1880 zulässig waren, noch in Geltung sind. Das ist zu bejahen. Die Rechtsmittel der GewStVO. können keine Anwendung finden, da die Wanderlagerst. nach § 6 Ges. v. 27. Febr. 1880 von den Gemeinden veranlagt wird, der in der GewStVO. vorgesehene Einspruch sich aber gem. § 33 das. gegen die Veranlagung der staatl. Gewerbesteuerbehörden und nicht gegen diejenige der Kommunalbehörden richtet, der GewStAussch. daher auch nicht über den gegen die Veranlagung durch die Gemeindebehörde gerichteten Einspruch entscheiden kann; ebensowenig sind die gegen Einspruchsbesch. des staatl. GewStAussch. angerufenen Rechtsmittelbehörden zuständig (vgl. OVG. i. StSt S. 4, 397). Einen Rechtsmittelzug: Gemeinde, GewStAussch., BerAussch., OVG. kennt die GewStVO. nicht. Aber auch der in den §§ 69, 70 KommAbgG. vorgesehene Rechtsmittelzug des Einspruchs und der nachf. Klage im VerwStrVerf. ist trotz der Veranlagung der Wanderlagerst. durch die Gemeinden nicht zulässig. Denn die Wanderlagerst. ist keine Kommunalabgabe i. S. des KommAbgG., sondern eine Staatsst. (vgl. Fuisting, Die direkt. Steuern, Bd. 3 S. 493 Anm. 10). Die Rechtsmittel der §§ 69 ff. KommAbgG. sind aber nur gegen die im KommAbgG. (Titel 2—4) vorgesehenen Kommunalabgaben gegeben (vgl. Nöll-Freund-Surén, KommAbgG., 9. Aufl., S. 345 Anm. 8a). Aber auch unter eine der dort genannten Steuerarten kann die Wanderlagerst. nicht eingereiht werden. Ihrer rechtlichen und wirtschaftlichen Natur nach hätte sie bez. der Rechtsmittel der §§ 69, 70 a. a. O. möglicherweise zu den im 3. Titel 2. Abschn. II 1 b (Realst. vom Gewerbebetrieb; vgl. § 29 das.) gerechnet werden können. Aber die §§ 28—32 KommAbgG. sind durch Art. II Nr. 2 GewStVO. v. 23. Nov. 1923 aufgehoben worden. An ihre Stelle sind die §§ 41 ff. GewStVO. getreten. Danach haben die Gemeinden das Recht, Zuschläge zu den auf Grund der GewStVO. festgesetzten Steuergrundbeträgen zu erheben. Hiergegen sind nach § 48 a. a. O. ebenfalls die Rechtsmittel der §§ 69, 70 KommAbgG. gegeben. Die Wanderlagerst. ist aber keine kommunale Zuschlagsst. i. S. des § 41 a. a. O. Also kann auch der § 48 keine Anwendung auf sie finden (vgl. Nöll-Freund-Surén a. a. O. S. 346 Anm. 8e). An dieser Rechtslage haben die Ges. zur Änderung d. Ges. v. 27. Febr. 1880 betr. Besteuerung d. Wanderlagerbetriebs v. 14. Jan. 1921 (GS. 299), v. 14. April 1925 (GS. 49) und v. 12. Juni 1930 (GS. 116) nichts geändert. In ihnen sind wegen der Rechtsmittel keine Vorschr. enthalten. Zwar heißt es in der geänderten Fassung des § 5, daß die Steuer den Gemeinden zufließt. Aber wäre sie eine kommunale Steuer, so hätte es dieser ausdrücklichen Hervorhebung nicht bedurft; denn die Steuer hätte dann an sich schon den Gemeinden zugestanden. Für die hier vertretene Ansicht ist schließlich noch anzuführen, daß auch die PrVerwGebO. v. 30. Dez. 1926 (GS. 327) als Rechtsmittelverf. für die Wanderlagerst. das Reklamations- und Rekursverf. des § 11 Ges. v. 27. Febr. 1880 für gegeben erachtet, insofern als sie in Nr. 71 b GebTar. (GS. 348) Gebühren dafür vorsieht.

Der bekl. Magistrat war danach nicht in der Lage, über die Eingabe des Kl. v. 8. Jan. 1931 sachlich zu entscheiden, trotzdem sie unzutreffend entspr. der dem Kl. vom Bekl. gegebenen Belehrung als „Einspruch“ bezeichnet war. Er hat die Eingabe nunmehr dem RegPräs. zur Entsch. vorzulegen, der nach wie vor zur Entsch. auf die „Beschwerde“ (§ 11 Abs. 1 Ges.) zuständig ist (vgl. hierzu Runderl. d. preuß. FinMin. v. 24. Nov. 1924, Ziff. II [FMBl. 241] i. Verb. m. Ziff. III Runderl. dess. Min. v. 29. März 1920 [DRAnz. 1920 Nr. 72]).

(PrOVG., 8. Sen., Entsch. v. 22. Dez. 1931, VIII C 25/31.)

Berichtigung.

Die Wiedergabe der Bemerkung von Geiler: JW. 1932, 1874 ff. enthält, da die Korrektur nicht mehr durchgesehen werden konnte, zwei sinnstörende Druckfehler. S. 1876 rechte Spalte siebte Zeile von oben muß es statt „unter Verankerung in einer Kartellorganisation (autonomer Preisschutz)“ heißen: „ohne Verankerung in einer Kartellorganisation (autonomer Preisschutz)“.

S. 1877 rechte Spalte in der zehnten Zeile von oben muß es statt „durch den Reversberechtigten“ heißen: „durch den Reversverpflichteten“. D. S.

Entsch. behauptet, die öffentliche Ordnung, sondern die öffentliche Sicherheit, d. h. Leben und Gesundheit des einzelnen und der Allgemeinheit berührt. Selbstverständlich hängt hier sehr viel von der Erfassung des Begriffs der öffentlichen Ordnung ab. — Zum zweiten ist zu rügen, daß jener Wille der gesetzgebenden Faktoren in bezug auf die uns angehende Kompetenz im Gesetz nicht den mindesten Ausdruck gefunden hat (so auch Friedrichs a. a. O.). Nur soweit solches der Fall, darf bekanntlich der Interpret eines Gesetzes sich an diejenigen Absichten halten, die aus den Materialien hervortreten. Unser Tatbestand könnte daher nach geltendem Recht ebenso wieder entschieden werden nur auf Grund der Erwägung, daß es sinnlos wäre sich vorzustellen, das Gesetz wolle in heutiger Zeit die Befugnisse der Verkehrspolizei einschränken, ihr insbes. die Verhinderung und Beseitigung von Verkehrsbelästigungen abnehmen (ähnlich Friedrichs a. a. O. und im Ergebnis ebenso Brauchitsch, VerwGes., II. Bd. 1. Halbbd. [1932] S. 32). PrivDoz. Dr. Schüle, Berlin.

Zu 2. Als Veilchen im Verborgenen, überschattet von anderen wesentlich kräftigeren Gewächsen, blüht die Wanderlagersteuer (auf jenen steuerlichen Gefilden, auf denen das Material zu dem bekannten „Steuerbouquet“ gewonnen wird). So konnte es kommen, daß man es vergessen hat, den von ihr Betroffenen jene Art von Rechtsschutz zu sichern, die wir nun einmal für unerläßlich halten müssen, nämlich die Nachprüfung durch eine gerichtliche Instanz. Die Zwitternatur der Abgabe, die veranlagt wird durch die Gemeinden und doch nicht Gemeinde-, sondern Staatssteuer ist, hat dabei wesentlich mitgewirkt.

Das Ergebnis, zu dem die Entsch. kommen muß, ist bei der untergeordneten Bedeutung der Wanderlagersteuer zwar nicht erschütternd, immerhin ein Beweis mehr dafür, wieviel einfacher manches würde, wenn wir die Generalklausel für die Anrufung der Verwaltungsgerichte hätten und nicht die Einzelaufzählung, die wegen solcher Kleinigkeiten derart umfängliche Untersuchungen mit schließlich negativem Ergebnis notwendig macht.

Prof. Dr. Bühler, Münster.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Justizrat Dr. Dr. Julius Magnus, Berlin W 62, Maaßenstraße 27. (Fernsprecher: Lützow 6363)
Druck: Oscar Brandstetter in Leipzig.